Бунич Игорь

Корсары Кайзера

Предисловие

Подобрав пять-шесть надежных офицеров и навербовав по портовым кабакам головорезов и беглых галерников в качестве матросов, капитаны «корсарского братства» выходили в море и, подняв на мачте «Веселого Роджера», объявляли на свой страх и риск войну всему человечеству.

Яркая и талантливая фантазия Сабатини, Стивенсона, Конан-Дойля и многих других, известных нам с детства авторов, создала целую галерею бессмертных образов корсарских капитанов: кровожадных — как капитан Шарки, и благородных — как капитан Блад, хитрых — как капитан Морган, и неудачников — как капитан Флинт.

Знаменитые капитаны смотрят на нас из туманной дали столетий с некоторой снисходительной жалостью: кончилась романтика корсарских рейдов. Прагматичный и холодный XX век — век брони и небывало мощного оружия, не оставил места для романтических и дерзких морских авантюр, в ходе которых корсары потрошили «купцов», сжигали и грабили приморские города, лихо уходили от погони и закапывали несметные сокровища на не отмеченных на картах необитаемых островках, служивших им базами.

К счастью (или сожалению), это не совсем так, а говоря точнее, совсем не так. Корсары действовали (и действуют) в течение всего XX века. Особенно ярко расцвело корсарство в двух мировых войнах, когда на просторы океана вышли германские крейсера-рейдеры.

Германия как бы компенсировала упущенное время, когда морским разбоем занимались англичане, испанцы, португальцы и французы. В XX веке корсарами были почти исключительно немцы. Так исторически сложилось. И хотя на мачтах германских крейсеров

развевались военно-морские флаги их страны, а экипажи носили военно-морскую форму, они так же, как и их далекие предшественники, вели на свой страх и риск войну против всего человечества. Ибо не было в океане у них ни союзников, ни баз, а каждые пять-шесть дней они должны были пополнять запасы угля, мазута и пресной воды. Негде было и ремонтироваться, — любое повреждение могло стать последним. Лишь глухие бухточки заросших кокосовыми пальмами забытых Богом островов могли служить им местом для короткого отдыха.

Со всех сторон рейдеры были окружены сонмищем врагов, прочесывающих океан для их поимки и уничтожения.

И тем не менее, в бесконечных и смертельных шахматных комбинациях корсарам удавалось переигрывать своих гораздо более сильных противников, нанося чувствительные удары по их морской торговле и престижу.

По приключенческой увлекательности их смелые действия не уступают налетам корсаров старых времен с той лишь разницей, что действия «литературных» корсаров порождены гениальным воображением великих маринистов, а действия корсаров XX века описаны так, как они происходили в действительности.

Конечно, в этой книге сказано не обо всех рейдерах Первой мировой войны. Их было гораздо больше. Мы отобрали, на наш взгляд, самых знаменитых из них, чьи лихие приключения наверняка заинтересуют читателей.

В связи с выходом в свет двухтомника «Корсары кайзера» и «Пираты фюрера» хочется сказать еще несколько слов. В течение почти семидесяти лет вся история в нашей стране была «заморожена», а военная история — в первую очередь. О действиях не только наших противников, но и союзников по двум мировым войнам полагалось писать в уничижительном или снисходительно-издевательском тоне. Боже упаси, чтобы какому-нибудь американскому, английскому или французскому кораблю, не говоря уже о немецких или японских, кто-нибудь приставил эпитет «доблестный» или «героический». Это вызвало бы скандал всесоюзного значения.

Поэтому известная категория читателей в нашей стране еще не готова адекватно воспринимать объективные описания событий и, сталкиваясь с шокирующими их фактами, ведет себя повышенно агрессивно. Некий оригинал из Москвы по фамилии Кокцинский даже потребовал возбуждения против автора уголовного дела за «пропаганду войны». Но подобные клинические случаи, к счастью, уже редки. Солнце свободы отогревает даже самых крутых «отморозков».

В заключение автор считает своим долгом выразить сердечную признательность членам нашего небольшого «военно-морского сообщества»: Афонину Н.Н., Васильеву Д.М., Виноградову С.Е., Масловатому Н.Г., Титушкину С.И. и Трубицыну С.Б., которые предоставили ряд очень ценных материалов о действиях германских рейдеров в годы Первой мировой войны.

Особую благодарность хочется выразить моей дочери Татьяне, выполнившей большое количество переводов оригинальных документов Кайзеровского флота.

Игорь Бунич. СПб., апрель 1998 года.

«БЕЛЫЙ ЛЕБЕДЬ» ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

РЕЙДЕРСТВО ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО КРЕЙСЕРА «ЭМДЕН»

Действия вспомогательного крейсера "Эмден" в Индийском океане с 28.08 по 08.11.1914 г.

Легкий крейсер «Эмден» был заложен 1 ноября 1906 года на верфи Военно-морских Сил в Данциге. Корабль строился по Программе 1905-06 годов усиления Кайзеровского флота, которая только набирала силу.

Из-за возникших финансовых проблем строительство крейсера шло очень медленно и первые полтора года стапельного периода фактически не велось.

Лишь 26 мая 1908 года «Эмден» был спущен со стапеля. В качестве «крестного», давшего кораблю имя и разбившего бутылку рейнского вина об его форштевень, выступил бургомистр города Эмден тайный советник доктор Фюрбрингер.

К лету 1909 года «Эмден» был достроен. Это был типичный для тогдашнего германского кораблестроения легкий крейсер водоизмещением 4268 тонн, длиной 118,3 метра, вооруженный десятью 105-мм и восемью 52-мм орудиями, а также двумя торпедными аппаратами. Трехцилиндровая паровая машина тройного расширения, работавшая на угле, обеспечивала новому крейсеру скорость 23,5 узла.

10 июля 1909 года на «Эмдене» был поднят военно-морской флаг, и корабль вышел на испытания под командованием своего первого командира капитана 2 ранга Энгельса.

11 августа испытания «Эмдена» были прерваны, и крейсер до 5 сентября принимал участие в маневрах Флота Открытого Моря, а затем нес службу в качестве конвоира императорской яхты «Гогенцоллерн».

Завершив к исходу сентября сдаточные испытания, «Эмден» стал готовиться к так называемой «заграничной службе» в водах уже достаточно многочисленных германских заморских колоний.

1 апреля 1910 года «Эмден» был направлен в состав германской восточно-азиатской эскадры, базировавшейся на китайский порт Циндао. Корабль должен был пройти не по

привычному маршруту через Средиземное море и Суэцкий канал, а вокруг мыса Горн через Тихий океан.

4 апреля крейсер принял новый командир капитан 2 ранга Фоллертхун, а 12 апреля «Эмден» покинул Киль, прибыв 12 мая в Монтевидео. Там, вместе с легким крейсером «Бремен», несшим службу стационера в южноамериканских водах, «Эмден» с 17 по 30 мая принял участие на рейде Буэнос-Айреса (в устье Ла-Платы) в торжествах по случаю столетия независимости Аргентины.

Пройдя затем Магеллановым проливом, крейсера разделились: «Бремен» направился в Перу, а «Эмден» взял курс на Вальпарайзо.

Предстоящий долгий путь через Тихий океан требовал огромного расхода угля. Крейсер вынужден был зайти в чилийскую военно-морскую базу Талкахуано, где принял 1100 тонн угля: 800 тонн в бункера и 300 тонн — во все пригодные помещения и на верхнюю палубу.

24 июня «Эмден» покинул гавань, начав транстихоокеанский переход, чтобы проверить в океанских условиях работу машины и надежность всех корабельных конструкций.

Пробившись через сильный встречный шторм, продолжавшийся в течение шести дней, «Эмден» 12 июля 1910 года прибыл на остров Пасхи.

До острова Таити крейсер добрался с почти пустыми бункерами, пройдя 4200 морских миль со скоростью 11-12 узлов.

22 июля, прибыв в Апию на острове Самоа, «Эмден» присоединился к германской крейсерской эскадре контр-адмирала Гюлера, чье присутствие было вызвано беспорядками на берегу среди туземцев. Успокоив местное население (без применения военной силы), германская эскадра 10 августа покинула Апию и взяла курс на Суво (острова Фиджи), а затем — на Каролинские острова. Там «Эмден» отделился от эскадры и совершил плавание к Марианскому архипелагу. В середине октября крейсер пришел в Циндао.

С 27 октября по 19 ноября 1910 года «Эмден» нес службу стационера в устье Янцзы, время от времени поднимаясь вверх по реке до Ханкау. 22 декабря крейсер пришел в Нагасаки, а оттуда вернулся в Циндао, где моряки надеялись встретить Новый год.

Однако, этим радужным планам не суждено было сбыться. Неожиданное восстание туземного населения острова Понапе (Каролинский архипелаг) привело к тому, что «Эмден» был срочно направлен туда и 28 декабря подошел к острову, в бездействии ожидая, когда его сменит вышедший из Гонконга крейсер «Нюрнберг».

Восстание на острове площадью 450 квадратных километров подавить одной демонстрацией флага не удалось. С «Эмдена» и нескольких других немецких кораблей, срочно вызванных к острову, были высажены десантные отряды, которым удалось навести порядок на Понапе только 24 февраля. В боях и стычках с повстанцами из экипажа «Эмдена» погиб один офицер и 5 матросов были ранены.

Лишь 1 марта 1911 года «Эмдену» удалось покинуть Понапе. После короткой стоянки на острове Гуам крейсер 19 марта 191-1 года прибыл в Циндао, где встал на ремонт.

Летом 1911 года во время тайфуна «Эмден» столкнулся с японским пароходом и получил столь серьезные повреждения, что был вынужден вернуться на завод в Циндао для ремонта. После плавания с эскадрой по центральной и южной части Тихого океана и планового ремонта «Эмден» оказал помощь в море терпящему бедствие миноносцу «Таку», а затем, в начале декабря, снова пришел в устье Янцзы, охраняя вместе с кораблями других стран европейские интересы во время беспорядков, вызванных революцией в Китае.

От устья Янцзы «Эмдену» пришлось срочно следовать в Чемульпо, чтобы оказать помощь севшему на мель немецкому пароходу «Дайке Рикмерс».

В конце 1911 года капитан 2 ранга Фоллертхун сдал командование крейсером. Новым командиром «Эмдена» стал капитан 2 ранга Ресторф. 3 апреля 1912 года «Эмден» посетил

место гибели в 1896 году канонерской лодки «Илтис», затонувшей во время шторма со всем экипажем, и провел там поминальную церемонию.

В мае 1912 года экипаж крейсера выиграл Императорский приз на артиллерийских стрельбах эскадры.

До мая 1913 года «Эмден» продолжал нести службу стационера в устье реки Янцзы. В мае на крейсере произошла очередная смена командиров. В командование «Эмденом» вступил капитан 3 ранга Карл Мюллер. В середине июня 1913 года крейсер вышел в поход в Южно-Китайское море, откуда 12 августа прибыл в Нанкин, начав там службу стационера.

В районе Нанкина бушевали бои между правительственными и революционными китайскими частями. Обе стороны довольно пренебрежительно относились к германскому флагу. 26 августа «Эмден» подвергся обстрелу с берега мятежниками. Ответный огонь крейсера быстро заставил их замолчать. Попаданий в крейсер не было.

Позднее «Эмден» перешел в Шанхай, где 14 сентября также подвергся обстрелу с берега, и снова, как и в Нанкине, орудийный огонь крейсера охладил горячие головы.

После длительного нахождения в южно-китайских водах «Эмден» в мае 1914 года вернулся в Циндао...

...Капитан 2 ранга Карл Мюллер любовался прекрасным видом, открывавшимся с мостика легкого крейсера «Эмден» на бухту и город Циндао, стараясь подавить в себе чувство разочарования по поводу последних приказов командующего эскадрой адмирала графа Шпее. Стояло прекрасное солнечное майское утро 1914 года. Город Циндао — зеленый оазис пыльной и скучной провинции Шантун на северо-востоке Китая — никогда, наверное, не выглядел столь красиво и беззаботно, как в этот момент. Прекрасные пляжи, белые дома европейского типа, изумрудные воды бухты, прекрасно оборудованный порт и военно-морская база — все это уже мало напоминало ту заброшенную и нищую деревушку китайских рыбаков, которую застали здесь немецкие моряки 13 ноября 1897 года, впервые придя сюда в ответ на убийство двух миссионеров. Теперь на берегах обширной бухты Кио-Чао раскинулся современный торговый порт, крупный центр международной торговли и туризма. Не верилось, что все это было сделано менее чем за 15 лет. Постройка Шантунской железной дороги позволила на полную мощность запустить производство на заброшенных угольных шахтах, медных рудниках и кварцевых карьерах. Во время экономического подъема на месте хижин китайских рыбаков из бамбука и гаоляна выросли больницы и школы (даже один институт), величественные правительственные здания, окруженные со всех сторон виллами государственных чиновников и предпринимателей, преобразившие уже все побережье и ближайшие сопки. Центральная Фридрих-штрассе уже мало отличалась от любой центральной улицы крупного немецкого города. Улица вела к мосту Циндао, куда приставали катера и шлюпки со стоявших в бухте военных и торговых кораблей.

«Эмден» лишь накануне вернулся в базу, завершив поход в южную часть Китая и Японию.

Карл Мюллер принял командование крейсером год назад, весной 1913 года, еще будучи капитаном 3 ранга, восприняв это как подарок к своему сорокалетию.

Несмотря на относительную молодость, за его плечами были уже 22 года службы в Императорском флоте, включая трехлетнее пребывание в Морском министерстве в Берлине на должности эксперта по торпедному оружию. Придя в Циндао в этот майский день 1914 года, Мюллер рассчитывал там задержаться ненадолго. Предполагалось, что его крейсер пошлют через Тихий океан к берегам Мексики, где вспыхнула очередная революция, сопровождаемая уличными беспорядками и погромами.

Более всего на свете Карл Мюллер любил дальние походы, а став командиром корабля, предпочитал одиночные плавания своего крейсера, чем пребывание в составе эскадры да еще под командованием такого сухого педанта, как адмирал граф Шлее. Но его ждало

разочарование. Вместо «Эмдена» к берегам Америки решено было послать легкий крейсер «Нюрнберг» только лишь потому, что тот, находясь в Японии, т.е. в нескольких сотнях миль от Циндао, на переходе через Тихий океан сжег бы на пару сотен тонн угля меньше, чем «Эмден», идя из Циндао.

Цена на уголь подскочила, и на эскадре немедленно 1914 год был объявлен «годом экономии угля и масла». Военная служба, в сущности, состоит из одних разочарований, будь ты адмирал или простой матрос. Всегда собственные планы и желания перечеркиваются совершенно противоположными планами начальства. Так что Мюллер быстро, преодолел в себе чувство разочарования, тем более ему было заявлено, что и на смену «Нюрнбергу» пойдет не он, а легкий крейсер «Лейпциг». Впрочем, Мюллеру и в Циндао было чем заняться. В начале июня предстояло демобилизовать и отправить на родину большое число отслуживших свой срок матросов, что Мюллера совсем не радовало, так как крейсер оставался без опытных старослужащих специалистов. Кроме того, предстояли учения по высадке десанта при поддержке корабельной артиллерии. Такие учения обычно завершались веселым ужином на берегу и парадным маршем по улицам Циндао в направлении порта и ожидающих там шлюпок.

23 мая 1914 года адмирал Шпее свел оставшиеся в его распоряжении крейсера «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Эмден» в единый отряд и вывел их на эскадренные учения в бухте Циндао. К счастью, учения продолжались всего один день, поскольку в воскресенье, 24 мая должны были состояться конные скачки, в которых в качестве жокеев должны были принять участие многие офицеры эскадры и представители местного высшего общества.

В воскресенье состоялись и эскадренные парусные гонки, которые выиграл лейтенант Роберт Виттгофф с «Эмдена». Другой офицер с «Эмдена», младший лейтенант Этих Фикенчер, повез ожидавших демобилизации старослужащих матросов на экскурсию в горы Лаучау, где располагался старинный монастырь, прозванный немцами Мекленбургским замком. Экскурсию сопровождал корабельный оркестр и целый вагон провизии и пива.

Денег не жалели, поскольку все это мероприятие финансировалось из премии, полученной «Эмденом» за спасение парохода «Дейке Рикмерс», которого крейсер стащил с мели и трое суток буксировал.

2 июня все подлежащие демобилизации матросы были списаны с корабля и отправлены в казармы на берегу, а на следующее утро в гавань величественно вошел лайнер Гамбург-Американской линии «Патриция», который должен был доставить 150 демобилизованных матросов обратно на родину. Уезжали, получив назначения в другие места, и некоторые офицеры, в том числе и старпом «Эмдена» лейтенант Пойсер. На его место был назначен штурман «Эмдена» лейтенант Гельмут фон Мюке, на которого сразу навалилась куча дел, связанных с отправкой демобилизованных домой.

Лайнер «Патриция», принимая уголь, оставался в Циндао достаточно долго, чтобы все успели попрощаться. Наконец океанский гигант медленно отошел от причала, подняв на прощание длинный вымпел, свисавший с клотика мачты до самой поверхности воды. На палубе лайнера оркестр играл популярную мелодию из песни «Как прекрасен мир, когда возвращаешься домой». Ему вторили корабельные оркестры на палубах крейсеров, играющих традиционную в таких случаях мелодию «Я прощаюсь с тобой, мой прекрасный город!»

Все это тонуло в прощальных криках собравшихся на палубах моряков, прощальных взмахах рук и фуражек. А на «Эмдене» принимали новобранцев, и капитан 2 ранга Мюллер отлично понимал, что на ближайшие полгода это не сулит крейсеру ничего хорошего. Иметь почти половину экипажа из едва обученных и не знающих корабельной жизни новобранцев, это значит возложить на всех оставшихся офицеров, унтер-офицеров и старослужащих матросов двойную нагрузку, поскольку помимо выполнения своих прямых обязанностей, им предстояло еще и обучать новичков.

Мюллер подумал, что если удастся снова вырваться в одиночное плавание, он в открытом море быстро «оморячит» лопоухих новобранцев.

13 июня в Циндао пришел с визитом английский броненосный крейсер «Минотавр». Визит иностранного корабля, как обычно, сопровождался банкетами, балами, экскурсиями и спортивными соревнованиями. Наибольшее внимание привлек футбольный матч между командами английских и немецких моряков. Основное время закончилось вничью — 2:2. В дополнительное время англичанам удалось подтвердить свое мастерство, забив в ворота немцев еще три гола. Зато немцам удалось выиграть в гимнастике и прыжках в высоту. За время визита «Минотавра» немецкие и английские моряки настолько сдружились между собой, что при уходе английского крейсера моряки двух ведущих морских держав мира были искренне убеждены, что им никогда не придется сражаться друг с другом. Действительно, в это трудно было поверить.

20 июня адмирал Шпее ушел с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» в плавание по Тихому океану, предполагая спуститься на юг до о.Самоа и вернуться в Циндао только в сентябре.

Перед отплытием граф Шпее вызвал к себе Мюллера и приказал принять на борт трехмесячный запас угля и провизии и находиться в состоянии полной готовности к выходу в море по получении соответствующего приказа.

Мюллер обрадовался, что ему не пришлось идти в поход вместе с адмиралом. При двух броненосных крейсерах легкий крейсер всегда выполняет роль мальчика на побегушках. Кроме того, на юге сейчас стояла невыносимая жара, по сравнению с которой климат Циндао можно было назвать более чем приятным. Другими словами, капитан 2 ранга Мюллер, мечтая об одиночном плавании, хотел просто оказаться подальше от адмиральских глаз, а поскольку сам адмирал ушел из Циндао, Мюллер не имел ничего против того, чтобы остаться в базе.

После ухода «Шарнхорста» и «Гнейзенау» с адмиралом Шпее из Циндао, обстановка для моряков, оставшихся в базе, стала более вольготной.

Капитан 2 ранга Мюллер всегда слыл либералом и не любил усложнять жизнь своим подчиненным, исходя из убеждения, что военная служба — это и так далеко не мед. Офицерам ежедневно, а матросам два раза в неделю он разрешал увольнение на берег. Свободные от службы офицеры проводили на берегу время по-разному: совершали верховые прогулки, флиртовали на пляже с дамами, прогуливались по красивым ущельям в горах Принца Генриха, играли в карты в казино или в бильярд в Германском клубе. Хотя все побаивались, что крейсер могут послать в Шанхай, где от жары можно было умереть, в самом Циндао в то лето стояла такая жара, какую не помнили даже старожилы. Стоявшая в Шанхае канонерская лодка «Лухс» радировала Мюллеру, умоляя «Эмден» сменить ее. Мюллер отшучивался по радио — не мог же он сам себе приказать следовать в Шанхай!

Такое полусонное состояние в разгаре лета было взбудоражено пришедшим 28 июня сообщением об убийстве в Сараево наследника австрийского престола и его жены и о резких нотах, которыми уже обменялись правительства Австрии и Сербии. В кают-компании «Эмдена» с тревогой ждали новостей, но к 6 июля всем стало казаться, что обстановка стабилизируется и ничего страшного, кроме дипломатических демаршей, не произойдет. Это подтвердило и пришедшее из Берлина известие, что Кайзер на своей яхте «Гогенцоллерн» отправился в обычное ежегодное плавание к берегам Норвегии, сопровождаемый чуть ли не всем Флотом Открытого моря. Все облегченно вздохнули, и командир Военно-морской базы Циндао капитан 1 ранга Цослер приказал Мюллеру готовиться к уходу в Шанхай в качестве стационера.

Мюллер получил под расписку целый баул запечатанных пакетов на имя германского консула в Шанхае, но когда он вернулся на «Эмден», его ждала там радиограмма, пришедшая от адмирала Шпее из южной части Тихого океана. Адмирал приказывал Мюллеру

оставаться в Циндао и никуда не уходить. 8 июля приказ об отправке «Эмдена» в Шанхай был официально отменен.

На следующий день из Адмиралтейства в Берлине пришло предупреждение о возможности войны между Австрией и Сербией. В предупреждении намекалось, что если подобное случится, в войну могут оказаться вовлеченными и другие страны.

11 июля из Адмиралтейства пришло новое предупреждение о возможной конфронтации с Великобританией. Радиорубка «Эмдена» круглосуточно принимала перехваченные сообщения с иностранных кораблей, говорящих о приближении страшного мирового кризиса.

Неожиданно испепеляющая жара сменилась страшным ураганом, налетевшим на Циндао 23 июля и бушевавшим целые сутки. «Эмден», подняв пары в двух котлах, стоял на трех якорях, готовый в любую минуту выйти в море. 23 июля ураган утих так же внезапно, как и налетел, а на следующий день в Циндао с визитом прибыл австро-венгерский крейсер «Кайзерин Элизабет».

На «Эмдене» правильно поняли зловещие предзнаменования, вызванные этим визитом: Германия собирается выступить в союзе с Австрией в случае начала войны. У офицеров «Эмдена» оказалось несколько знакомых среди австрийских офицеров, и их пригласили на обед. Мюллера удивило полное спокойствие офицеров, хотя в Австрии уже была объявлена мобилизация. Командир «Эмдена» даже подумал, что обстановка, возможно, совсем не так плоха, как создается впечатление здесь — на краю земли.

Однако вскоре прискорбные новости посыпались на корабли как из рога изобилия.

25 июля из Берлина пришло сообщение, что Австрия предъявила Сербии ультиматум, угрожая войной.

Через сутки — 26 июля — из Германии пришло успокаивающее сообщение, что немецкое правительство рассматривает всю проблему в качестве внутреннего дела Австро-Венгрии. Правда, при этом последовало разъяснение, что если на стороне сербов выступит Россия, то Германия сделает то же самое на стороне Австрии.

Россия находилась в военном союзе с Францией, а та была в союзе с Англией, которая имела союзницей Японию.

На «Эмдене» все же надеялись на возможность мирного исхода, даже когда пришло известие о том, что Флот Открытого моря неожиданно прервал свои летние маневры у берегов Норвегии и спешно вернулся в свои базы в Германии.

27 июля Адмиралтейство в Берлине уведомило Циндао, что Австрия порвала дипломатические отношения с Сербией.

28 июля пришло сообщение об объявлении состояния войны между Австро-Венгерской империей и Сербским королевством.

28 июля радиорубка «Эмдена» приняла приказ из Главного морского штаба в Берлине: «Попытайтесь соединиться с главными силами эскадры».

Крейсер «Нюрнберг», отозванный от западного побережья Америки, получил приказ не возвращаться в Циндао, а присоединиться к эскадре адмирала Шпее в Понапе в южной части Тихого океана. Однако приказа о мобилизации флота не было, но предмобилизационная обстановка была налицо, и она превращала, при отсутствии адмирала Шпее и командиров двух броненосных крейсеров, капитана 2 ранга Карла фон Мюллера в старшего немецкого морского офицера во всем огромном регионе Восточной Азии. И в качестве такового Мюллеру предстояло решить, как он один на легком крейсере собирается вести боевые действия в регионе, где были сосредоточены крупные соединения английского, французского и русского флотов, не говоря уже обо всем японском флоте, считавшимся третьим в мире? При этом ни баз, ни угольных станций у «Эмдена» не предвиделось, поскольку было

совершенно очевидно, что в случае войны Циндао будет в лучшем случае блокирован, а в худшем — захвачен противником.

В Циндао имелась мощная береговая радиостанция и, благодаря ей, командиру «Эмдена» была достаточно хорошо известна дислокация крупных кораблей вероятных противников от Владивостока до Коломбо.

Во Владивостоке находились легкий русский крейсер «Жемчуг» и несколько флотилий миноносцев. Еще один русский крейсер — «Аскольд» — предположительно стоял у Вонсана.

Имелись сведения, что во Владивостоке стоят и два французских броненосных крейсера — «Дуплекс» и «Монткальм».

Английские броненосные крейсера «Минотавр» и «Хэмпшир» с несколькими эсминцами находились на якорной стоянке Вей-Ха-Вея севернее Циндао. Английский броненосец «Трайумф» с дивизионом эсминцев и подводных лодок оперировал южнее Гонконга. Легкий крейсер «Ярмут» стоял в Шанхае, а «Ньюкастл» предположительно находился в Нагасаки.

Японцев не хотелось пока числить врагами, поскольку это коренным образом меняло бы всю обстановку. Подобная дислокация кораблей будущих противников открывала поле деятельности в районе французского Индокитая, у берегов которого пересекались торговые пути англичан, французов и русских, при этом они фактически не охранялись.

Мюллер попытался связаться с адмиралом Шпее, направив ему радиограмму следующего содержания: "Прошу разрешения в случае возникновения ситуации, предусмотренной Боевым планом "В" (война с Францией и Россией), выйти на юг, чтобы минировать подходы к Сайгону и другим портам Индокитая, чтобы вызвать панику и привести в состояние хаоса всю французскую морскую торговлю в этом районе".

Ответа не было.

30 июля, не получая никаких приказов, капитан 2 ранга Мюллер своей властью объявил на «Эмдене» мобилизационную готовность. На берег сгрузили все, что в военное время было бы опасным или просто ненужным, уменьшив возможность пожаров и освободив место для лишних запасов угля и провизии. Планируемые Мюллером операции в открытом океане упирались в одну главную проблему — уголь.

Где взять топливо? В Циндао были собраны огромные запасы и угля, и мазута, но Циндао вполне мог стать недостижимым. Единственным решением этой проблемы был захват в море пароходов противника с последующей перегрузкой их угля на крейсер. Если же эти пароходы окажутся угольщиками, то, пересадив на них призовые команды с «Эмдена», их можно было превратить в суда обеспечения крейсера, назначая им рандеву где-нибудь в океане для снабжения «Эмдена» топливом.

Эти операции необходимо было тщательно спланировать — ведь даже такой относительно небольшой корабль, как «Эмден», пожирал в сутки несколько железнодорожных вагонов угля. Мюллер приказал пополнить экипаж крейсера за счет находившихся в Циндао старых германских канонерок «Тайгер», «Илтис» и «Корморан». Вечером офицеры «Эмдена» в последний раз были отпущены на берег. Настроение у офицеров было не особенно веселым, если не сказать — подавленным. Многие из них уже считали дни, когда они могли бы, отслужив положенный срок на Дальнем Востоке, вернуться на родину. Для некоторых этот срок заканчивался в сентябре. Но теперь уже об этом никто даже не заикался.

I

31 июля 1914 года в 19:00 «Эмден» отошел от угольной стенки Циндао и в вечерних сумерках направился к выходу в море. Вслед за крейсером шел угольщик «Эльсбет». Вскоре оба корабля растворились в темноте.

Из-за напряженных отношений между Австрией и Сербией и возможности вовлечения в назревающий конфликт России, Мюллер решил идти не на юг, как планировал ранее, а на север. Командир «Эмдена» хотел избежать судьбы русских кораблей «Варяг» и «Кореец», которые в канун русско-японской войны не ушли вовремя из Чемульпо, были блокированы японским флотом и уничтожены, не нанеся противнику никакого ущерба. Мюллер же, напротив, хотел нанести противнику максимальный ущерб, прежде чем его корабль будет уничтожен. Защищать же крепость Циндао его маленький крейсер со своими ничтожными 105-мм орудиями был совершенно не в состоянии. Крепость же, имея мощные форты, могла постоять за себя сама.

Крейсер находился в состоянии полной боеготовности. Половина экипажа занимала места по боевому расписанию, вторая половина — спала, не раздеваясь, готовая по первому сигналу присоединиться к боевой вахте. В мирное время вахты на «Эмдене» делились на четыре смены, сейчас же — только на две. В нижних помещениях было нестерпимо жарко и душно. Все иллюминаторы были задраены светомаскировочными крышками. Корабль шел без огней. Некоторые матросы отключали у себя в кубриках электричество и открывали иллюминаторы, чтобы глотнуть немного ночного свежего воздуха.

Глубокой ночью «Эльсбет» отвернул на юг, а «Эмден» лег на восточный курс. Море было пустынным, несмотря на хорошую тихую погоду. Не видно было даже рыболовецких шхун. Но в эфире бушевала настоящая буря. Лейтенант фон Мюке даже опасался за свои барабанные перепонки, слушая переговоры иностранных кораблей и судов. Было ясно, что вокруг много добычи, но война была еще не объявлена, и Мюллер предпочитал пока держаться в стороне от оживленных морских путей, чтобы не быть раньше времени обнаруженным.

Около полудня далеко на горизонте была замечена английская эскадра, идущая куда-то на юг из Вей-Ха-Вея. Оставалось надеяться, что англичане «Эмден» не заметили. В течение всего дня 1 августа радиостанция «Эмдена» не приняла ни одного сообщения из Адмиралтейства или от адмирала Шпее. Лишь поздно вечером лейтенант фон Мюке, поднявшись на мостик, доложил Мюллеру, что получен приказ, объявляющий о мобилизации армии и флота.

Воскресное утро 2 августа началось, как обычно, с молитвы благодарения, закончившейся традиционным пением старинного голландского гимна «Мы собрались все вместе, чтобы возблагодарить Тебя». Матросы были одеты в рабочую форму, что никогда ранее не допускалось во время молебна, а уж тем более в воскресенье. По завершении молитвы пронзительно засвистели боцманские дудки, и была дана команда: «Всему экипажу собраться на юте!»

Стояла прекрасная погода. «Эмден» средним ходом бороздил воды Желтого моря. Собравшиеся на корме моряки ожидали, что им скажет командир корабля. Капитан 2 ранга Мюллер зачитал им сообщение, переданное радиостанцией Циндао: «Его Величество Император объявил 1 августа мобилизацию армии и флота. Этот вынужденный шаг стал следствием вторжения русских войск на территорию Германии, что привело к состоянию войны между нашей страной и Русско-Французским альянсом. То, что ожидалось в течение многих лет, сегодня стало реальностью. Без всякого объявления войны вражеские армии вторглись в Германию». В связи с этим германский монарх заявил: «В течение 44-х лет германский меч находился в ножнах, хотя у нас было много поводов его обнажить. Но Германия никогда не хотела где-либо действовать силой, предпочитая мирное соперничество, демонстрируя усердием и трудом, коммерческими и промышленными возможностями, научно-техническим прогрессом и интеллектуальными способностями своего народа свое право занимать почетное место среди прочих наций мира. И именно поэтому наша страна вызвала злобу и зависть со стороны тех, кто не в силах был сравняться с ней в мирном соперничестве и решил мечом наверстать то, чего не мог достичь мирными,

цивилизованными средствами. Это вынуждает нас взяться за оружие во имя самого существования нашей нации... Война не будет легкой. Наши враги вооружались в течение многих лет, чтобы нас уничтожить. И у нас нет выбора. Ради чести нашего Отечества, ради чести наших предков и жизни наших потомков мы обязаны выстоять, даже если весь остальной мир ополчится против нас». Закончив читать сообщение, Мюллер добавил: «Я намерен проследовать в направлении Владивостока. Мы будем вести войну против торгового судоходства. Насколько мне известно, русско-французские военно-морские силы сосредотачиваются в районе Владивостока. Поэтому существует большая вероятность, что нам придется вскоре сражаться. Я знаю, что могу полностью положиться на свой экипаж». Затем над волнами Желтого моря прозвучало троекратное «Ура!» в честь далекого императора и тут же раздалась команда: «Все по местам! Боевая тревога!»

Со скоростью 15 узлов «Эмден» пошел в направлении к Цусимскому проливу. Хотя Мюллер и заявил, что полностью полагается на свой экипаж, в душе у него было сильное беспокойство: ведь добрая половина его матросов не пробыла на борту крейсера и двух месяцев. Это и в мирное время может привести к какому-нибудь чрезвычайному происшествию, а в военное время — просто к катастрофе.

В ночь на 3 августа «Эмден» вышел на морскую дорогу между Владивостоком и Шанхаем, продолжая движение на север к историческому проливу Цусима. Ночью радио сообщило о начале войны между Германией и Францией. Впрочем, это никого не удивило. Гораздо важнее представлялся вопрос: вступит ли в войну Великобритания? Будут ли англичане в числе его противников? Это беспокоило Мюллера гораздо сильнее, чем русские и французы вместе взятые. Между тем, из Циндао сообщили, что три русских торговых судна стоят на якоре в Нагасаки.

Ночь выдалась безлунной и непроницаемо темной. Видимость фактически была нулевой. «Эмден» был полностью затемнен. Были приняты все меры, чтобы избежать выброса искр из дымовых труб. Крейсер выдавал только фосфоресцирующий кильватерный след от винтов. Волны, разбиваясь о нос «Эмдена» и разбегаясь вдоль бортов, также светились зеленоватым цветом. Казалось, что корабль идет в светло-зеленом обрамлении. Около полуночи, когда «Эмден» подходил к западному входу в Цусимский пролив, сигнальщики впервые обнаружили какие-то суда, идущие с зажженными огнями. Мюллер решил не связываться. Огни могли принадлежать каким-нибудь боевым кораблям, еще не освоившимся с правилами военного времени или просто не знающими, что началась война. Кроме того, эти огни могли нести и рыбачьи суда, и Мюллеру совсем не хотелось попадать в историю, в какую попала в 1904 году русская Балтийская эскадра, расстрелявшая у Доггер-Банки английских рыбаков, ошибочно приняв в темноте их траулеры за японские миноносцы.

После полуночи усилился ветер, достигший вскоре силы штормового. Около двух часов ночи сигнальщики снова обнаружили за кормой огни какого-то парохода, но из-за штормовой погоды Мюллер снова решил не предпринимать каких-либо действий. Разбушевавшийся встречный шторм и хлынувший ливень вынудили Мюллера изменить курс и направиться к восточному входу в Цусимский пролив. Около 04:00 впереди открылся знаменитый остров Цусима, а несколькими минутами позже в первых лучах рассвета сквозь продолжавший хлестать ливень был обнаружен расплывчатый силуэт большого корабля. Мюллер резко перевел машинный телеграф до отказа вперед, и «Эмден» задрожал от перехода машин на режим полного боевого хода. Некоторые на мостике приняли неизвестный корабль за русский крейсер «Аскольд», но вскоре стало ясно, что это не военный корабль, а двухтрубное торговое судно. В разрывах тумана и дождя на мгновение стал ясно виден его корпус, покрашенный в черный цвет, и две большие желтые трубы.

Судя по всему, с судна заметили «Эмден», и оно пыталось полным ходом уйти в южном направлении, надеясь войти в территориальные виды острова Цусима. «Эмден» ринулся в погоню, дав сначала два предупредительных выстрела, а затем открыв огонь на поражение.

Но добыча продолжала уходить, не реагируя на выстрелы. Добился ли крейсер попадания в пароход, точно определить не удалось. Оба корабля продолжали идти полным ходом, зарываясь носами в штормовые волны. Клубы густого черного дыма, вырывающиеся из труб «купца», мешали наблюдению с мостика «Эмдена». Брызги захлестывали мостик, проникая даже в рубку, где все уже были мокрыми с головы до ног.

Орудия крейсера продолжали вести огонь. После 10-го выстрела судно замедлило ход, а после 12-го — остановилось, и его стало сносить влево. Быстро подойдя ближе к преследуемому судну, «Эмден» поднял сигнал: «Немедленно остановиться! Выключить рацию!»

Пароход посылал в эфир непрерывные сигналы бедствия. Несмотря на шторм, с «Эмдена» быстро спустили катер, где под командованием лейтенанта Лаутербаха находилась призовая команда из двадцати вооруженных матросов. «Эмден» занял позицию с наветренной стороны, примерно в 150 метрах от парохода. Призовая команда поднялась на борт захваченного судна. Немедленно была взята под охрану радиорубка и все другие ключевые помещения судна, в том числе и машинное отделение. Лейтенант Лаутербах проверил судовые документы. Выяснилось, что пароход принадлежит русскому Добровольному флоту. Это был грузопассажирский пароход «Рязань» водоизмещением в 3500 тонн, построенный на германской верфи «Шихау». Судно следовало из Нагасаки во Владивосток без груза, имея на борту около 80 пассажиров.

Пароход «Рязань» стал первым призом немецкого флота, захваченным в открытом море в ходе начавшейся мировой войны. Из-за того, что на «Рязани» было много женщин, Мюллер решил доставить свой приз в Циндао. Кроме того, захваченный пароход идеально подходил на роль вспомогательного крейсера, особенно с учетом той скорости, которую он продемонстрировал, уходя от погони. Его скорость была не менее 17 узлов. «Рязань» дала ход, и «Эмден» последовал за ней, держась примерно в 300-х метрах за кормой парохода.

На борту «Рязани» командир призовой команды лейтенант Лаутербах, бывший капитан почтового парохода Гамбург-Американской линии, призванный из резерва, вежливо и дипломатично отвечал на бесчисленные вопросы пассажиров и протесты капитана. Затем лейтенант зарылся с головой в изучение радиожурнала «Рязани». Становилось очевидным, что с самого утра «Рязань» вела радиопереговоры с французской эскадрой, вышедшей из Владивостока и направлявшейся на юг. Это открытие было очень важным, поскольку «Эмден» рисковал теперь повстречаться с двумя французскими броненосными крейсерами. Каким триумфом могли они увенчать себя, если бы им удалось отогнать германский крейсер от захваченного приза! Чтобы избежать подобного конфуза, два сигнальщика с мощными биноклями были посланы в «воронье гнездо» на мачте. Около 15:00 «Эмден» почти достиг южной оконечности острова Цусима. На горизонте мелькнуло небольшое японское судно, видимо, рыбачье.

Погода постепенно улучшалась, становясь теплее и спокойнее. Море купалось в солнечных лучах. Примерно в 17:00 сигнальщик в «вороньем гнезде» доложил, что видит дым из труб по меньшей мере пяти кораблей. Не было сомнения, что это французская эскадра: броненосные крейсера «Дуплекс» и «Монткальм» с эсминцами сопровождения.

Мюллер немедленно приказал повернуть на 8 градусов влево, чтобы сотворить три трубы «Эмдена» и избежать точного опознания со стороны противника. Французская эскадра шла на юг строем фронта. Но ничего ровным счетом не произошло. Сложилось впечатление, что французы ничего не заметили, хотя Лаутербах на «Рязани» приказал подготовить шлюпки к спуску на воду, а сам пароход — к затоплению.

Вечером, когда команда на «Эмдене» ужинала, рассыльный принес Мюллеру на мостик перехваченную радиограмму, переданную открытым текстом с французского крейсера «Дуплекс» на небольшой почтовый пароходик «Амазон», где говорилось: «Германские

тяжелые крейсера „Шарнхорст" и „Гнёйзенау" блокируют Цусимский пролив. Немедленно возвращайтесь в Кобе».

Теперь все стало более или менее ясно. Французы приняли «Эмден» за «Шарнхорст»! Понятно, почему они прошли мимо, не пытаясь вступить в бой.

Утром 6 августа «Эмден» пришел в Циндао и стал на якорь на том же месте, откуда он ушел 31 июля. Мюллер с грустью заметил, как война уже успела изменить чудесный ландшафт Циндао. Леса, которые выращивались несколькими поколениями, были вырублены, чтобы улучшить обзор для крепостных артиллеристов.

За кормой «Эмдена» стоял почтовый пароход «Принц Эйтель Фридрих», принадлежавший Северо-Германскому Ллойду. Он уже был почти переоборудован во вспомогательный крейсер с помощью орудий, снятых со старых канонерок «Илтис», «Лухс» и «Тигр». У причала загружались углем лайнеры Гамбург-Американской линии «Маркоманния» и «Фризия», готовые выйти в море как суда снабжения эскадры адмирала Шпее.

Вскоре в порт пришла и «Рязань». Мюллер дал возможность экипажу отдохнуть до восьми утра, а затем началась погрузка угля. Было принято более 1000 тонн, запасы угля разместили даже на верхней палубе. Кроме погрузки угля на «Эмдене» было много дел. Предстояло пополнить боезапас, получить в порту запасные торпеды, загрузиться провизией и питьевой водой. На борт были доставлены сотни коек-гамаков, которыми собирались обложить боевые посты, чтобы защитить матросов от осколков. Дополнительно 40 человек были взяты в экипаж «Эмдена» с «Илтиса», «Корморана» и речной канлодки «Фатерлянд». Нужно было думать, где их всех разместить. Кроме того, проблемой оказалось найти жилые помещения для доктора, переведенного на крейсер из 77-го Саксонского артиллерийского полка, и еще для 25 матросов, прибывших с других кораблей. На борту «Эмдена» царил полный организационный хаос, и лейтенант фон Мюке, стараясь не уронить достоинства старпома, ломал голову, где ему взять людей, чтобы выполнить в срок все нужные работы.

В городе было неспокойно. Придя в ужас от того, что Циндао может подвергнуться бомбардировке с моря, начали разбегаться китайцы-рабочие, стремясь прорваться вглубь материка. Немецкая полиция их вылавливала и возвращала обратно, но было ясно, что этот процесс невозможно остановить. Бегство китайцев оставляло доки, железные дороги и шахты без основной рабочей силы.

Город был полон всевозможными домыслами. В частности, кто-то распространил слух, что «Эмден» имел бой с русским крейсером «Аскольд», утопил его, но сам получил серьезные повреждения и понес большие потери в личном составе. Главный хирург военно-морского госпиталя, поверив этому слуху, приготовил госпиталь к приему раненых и был очень удивлен, что капитан 2 ранга Мюллер, придя в Циндао, не свозит раненых на берег. Хирург был еще более удивлен, когда узнал, что на «Эмдене» нет ни раненых, ни убитых, ни повреждений.

Со всех уголков Китая, Японии и Кореи в Циндао прибывали подданные Германии, в большинстве своем резервисты армии и флота. Они добирались до Циндао, кто на попутных пароходах, кто на джонках, кто по железной дороге, несмотря на сильное противодействие китайских властей.

Между тем, призовой суд в Циндао конфисковал пароход «Рязань» по законам военного времени. Команда и пассажиры русского парохода были свезены на берег и позднее отправлены по железной дороге во Владивосток, а «Рязань» стали немедленно переоборудовать во вспомогательный крейсер, переименовав в «Корморан». Со старого «Корморана» на пароход установили восемь 105-мм орудий и укомплектовали его экипажем под командованием капитан-лейтенанта Цукшверта. А «Эмден» готовился к новому выходу в море.

В последнюю минуту приходилось решать сотни проблем. На крейсере была прачечная, в которой, как и на всех других, кораблях немецкой дальневосточной эскадры, работали китайцы. Китайцев-прачек было четверо. Старшего звали на крейсере Иосифом, а его троих работников — «Сиди-1», «Сиди-2» и «Сиди-3». Китайцы хотели уволиться, но к ним так привыкли, что уговорили остаться, увеличив вдвое жалование.

Всем четверым суждено было погибнуть на «Эмдене», и их настоящие имена так и остались неизвестными.

Наконец, все работы были выполнены, и «Эмден» развернул свой нос в сторону выхода из гавани. На всех кораблях в Циндао матросы выстроились на палубах, прощаясь с «Эмденом». Губернатор Циндао капитан 1 ранга Майер-Вальдек прошел мимо крейсера на своем катере и, встав, приложил руку к козырьку фуражки. С мостика «Эмдена» капитан 2 ранга Мюллер ответил тем же. Сопровождавшие губернатора офицеры кричали и махали фуражками.

Дав ход, «Эмден» медленно двигался к выходу из гавани. Корабельный оркестр играл «Стражу на Рейне», и выстроенные на палубе матросы пели торжественные слова национального гимна.

Над Циндао ярко сверкало солнце. У многих на «Эмдене» сжало сердце: вернутся ли они когда-нибудь сюда? Белые дома и окаймляющие их горы медленно уходили за корму. Обходя на малом ходу островок Юнайсан, «Эмден» вышел на внешний рейд Циндао, где его ожидали пароход «Маркоманния», переоборудованный в судно снабжения, и миноносец С-90.

Внезапно вдали, над Жемчужными горами, вспыхнула двойная радуга, что на «Эмдене» расценили как счастливое предзнаменование. Выйдя на внешний рейд, «Эмден» полчаса простоял на якоре, ожидая подхода «Принца Эйтеля Фридриха», а затем все корабли были проведены через проход в минных заграждениях, уже выставленных вокруг Циндао. Отряд из трех кораблей вышел в открытое море. «Эйтель Фридрих» и «Маркоманния» сразу повернули на юг, а «Эмден» с миноносцем С-90 пошли на север. Вскоре крейсер распрощался с миноносцем, который должен был нести сторожевую службу на подходах к Циндао.

«Эмден» остался один. Один — в глубоком тылу противника. На случай, если крейсер погибнет, на всех предметах, которые бы могли всплыть, была нанесена маркировка «Нагату-Мару», чтобы скрыть сам факт гибели «Эмдена» и породить новые слухи, сбивающие противника с толку.

Под покровом ночи «Эмден» изменил курс и нагнал «Маркоманнию» и «Эйтель Фридрих». Море было пустынным, и только около десяти утра 8 августа на горизонте был замечен дымок. Увеличив скорость, «Эмден» взял курс на обнаруженный дым, но это оказался японский пароход, и крейсер вернулся к отряду.

На мостике царило разочарование, обычное при фальстарте. Вскоре «Маркоманния» отвернула с приказом присоединиться к отряду южнее — ниже параллели японского острова Рюкю. А «Эмден» и «Эйтель Фридрих» заняли позицию на пути между Шанхаем и Нагасаки. Около 14:00 снова был замечен дым на горизонте, «Эмден» рванулся вперед, но опять увидел перед собой японский пароход. В вечерних сумерках «Эмден» и «Эйтель Фридрих» повернули на юг — на рандеву с «Маркоманнией».

Ночью радио принесло сообщение о боях в Бельгии и Восточной Пруссии. Особенно моряков порадовало сообщение о том, что экскурсионный пароходик «Кениген Луиза», укомплектованный добровольцами, выставил мины в самом устье Темзы. Правда, доблестное суденышко, к сожалению, погибло, но утащило за собой на морское дно английский крейсер «Амфион». В Средиземном море «Гебену» и «Бреслау», блокированным в Мессинском проливе английскими и французскими кораблями, удалось прорваться в открытое море. Упоминался и «Эмден». По сведениям телеграфных агентств, крейсер с двумя захваченными призами находился в Южно-Китайском море. В сообщениях иностранного радио также

говорилось, что лайнер «Эмпресс оф Джапан», принадлежавший Канадской Тихоокеанской линии, находится сейчас у южного побережья Японии, направляясь в Гонконг. Это был огромный лайнер, и Мюллер, надеясь захватить его, направил крейсер в пролив Колнетт.

Пролив — один из многочисленных проходов между островами Рюкю — прошли ночью, подойдя к самой границе Южных морей. 10 августа радио передало очень неприятные новости относительно позиции Японии. Япония угрожала вступить в войну, если возникнет хоть какая-то угроза ее судоходству или в случае нападения на британские протектораты в Китае.

С мостика «Эмдена» далеко на горизонте заметили японский крейсер «Тоне», который с четырьмя эсминцами шел куда-то в южном направлении. Но «Маркоманния» на рандеву не прибыла. Не удалось с ней и связаться по радио. Утром 11 августа «Маркоманния», наконец, откликнулась, передав в эфир довольно странное сообщение: «Направляюсь в точку рандеву, Дайте ваше место». Никто не мог понять, зачем лайнеру потребовалось знать место «Эмдена»? Радисты доложили, что эта радиограмма передана какой-то очень мощной станцией, гораздо более мощной, чем была на «Маркоманнии». Но в радиограмме использовался немецкий морской код. Не означало ли это, что «Маркоманния» вместе со своей шифровальной книгой уже захвачена противником? Мюллер решил не заглатывать приманку и попытался на этот раз связаться по радио с эскадрой адмирала Шлее, которая находилась уже в зоне действия радиостанции крейсера. Последовал лаконичный ответ: «Не используйте радио!»

Радист определил, что это была та же станция, которая запрашивала место «Эмдена» накануне. Мог это быть «Шарнхорст»?

Продолжая беспокоиться по поводу судьбы «Маркоманнии», Мюллер вел крейсер на юг на рандеву с эскадрой адмирала Шпее. 12 августа около полудня по правому борту «Эмдена» проплыл один из Марианских островов, принадлежавших Германии, а прямо по курсу поднимался из-за горизонта потухший вулкан острова Паган, где адмирал Шпее назначил рандеву «Эмдену».

С середины июня моряки «Эмдена» не видели своих товарищей по эскадре, а потому предвкушали встречу с ними. Остров Паган поднимался все выше над океаном. Вскоре были видны уже два вулкана. Вершина одного из них была скрыта облаками дыма. В бинокль уже были хорошо видны кокосовые пальмы, кусты манго и другая тропическая зелень острова. Но крейсеров адмирала Шпее еще не было видно. Вероятно, они стояли с другой стороны острова.

Около 17:00 был обнаружен тендер «Титания», гордо несущий военно-морской флаг и сторожевую службу на подходах к бухте, где стояли корабли эскадры. «Эмден» и «Титания» обменялись опознавательными сигналами, а командиры приветствовали друг друга флажными семафорами. «Эмден» обошел высокий скалистый берег острова, и перед ним внезапно открылась бухта со стоящими в ней крейсерами адмирала графа Шпее.

Это было незабываемое зрелище! Морякам «Эмдена», привыкшим действовать в одиночку, даже не верилось, что здесь, на самом краю света, собралось столько германских кораблей.

Первым бросался в глаза легкий крейсер «Нюрнберг», которого экипаж «Эмдена» не видел уже много месяцев, пока «Нюрнберг» находился в мексиканских водах, где только недавно был сменен «Лейпцигом».

Далее, в глубине бухты, стояли на якоре «Шарнхорст» и «Гнейзенау», окруженные вспомогательными судами. «Гнейзенау» грузил уголь. Сигналом с флагманского «Шарнхорста» «Эмдену» было определено якорное место под той самой скалой, которую крейсер только что обогнул.

Осторожно маневрируя, «Эмден» занял указанное место с правого борта «Шарнхорста» и прогрохотал якорной цепью. Команды «Шарнхорста» и «Гнейзенау» были выстроены на палубах и приветствовали «Эмден» троекратным «ура». На эскадре вдвойне были рады видеть «Эмден», поскольку накануне перехватили по радио информацию о том, что «Эмден» вступил в жестокий бой с русским крейсером «Аскольд», в результате которого оба корабля погибли.

Несколькими минутами позднее в бухту пошел «Эйтель Фридрих», вставший на якорь недалеко от «Нюрнберга». Как только «Эмден» встал на якорь, капитан 2 ранга Мюллер был вызван на флагманский корабль, а к борту «Эмдена» подошел паровой катер с «Гнейзенау», надеясь, что «Эмден» доставил на эскадру почту из Циндао. Но оказалось, что никто об этом не побеспокоился в горячке мобилизационных мероприятий.

Ночью на кораблях соблюдалось строжайшее затемнение. В радиорубках внимательно прослушивали переговоры шныряющих вокруг английских крейсеров.

Матросы «Эмдена» мирно похрапывали в своих гамаках. Они могли спать спокойно, находясь под охраной всей эскадры. А в кают-компании радостно звенели бокалами корабельные гардемарины, среди которых был и принц Франц-Иосиф фон Гогенцоллерн, племянник самого Кайзера.

Только что с «Шарнхорста» сообщили, что вышел приказ о производстве их в младшие лейтенанты. Ничему никогда так не радуются, как первому офицерскому чину!

13 августа с самого утра началась погрузка угля. К угольным авралам команда «Эмдена» еще не успела привыкнуть. На немецких кораблях, находящихся в заграничном плавании или в заморских базах, никогда не грузили уголь силами экипажа, нанимая для этой цели портовых грузчиков. Теперь же дело было другое — шла война. Около 9 часов утра в бухту наконец пришла пропавшая «Маркоманния» с 5000 т угля на борту. Выяснилось, что на судне просто вышла из строя радиостанция. Капитан 2 ранга Мюллер, накануне доложивший адмиралу о состоянии «Эмдена» и о его первом боевом походе, снова был вызван к графу Шпее на совещание. На совещание были вызваны все командиры кораблей. Адмирал высказал свои взгляды на сложившуюся обстановку, подчеркнув, что его более всего беспокоят позиции Японии и проблема снабжения эскадры углем, особенно с учетом того огромного количества угля, что расходуют ежедневно «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Затем он объявил, что поскольку в данном районе почти невозможно действовать из-за слишком большого количества боевых кораблей противника, к которым в любую минуту может примкнуть и весь могучий японский флот, он принял решение увести эскадру к западному побережью Америки. Затем граф Шпее попросил присутствующих офицеров высказать свое мнение. Дождавшись своей! очереди по старшинству, капитан 2 ранга Мюллер высказал мнение, что эскадра, коль она пойдет в многомесячный поход через Тихий океан, станет совершенно бесполезной, поскольку не нанесет никакого урона противнику. Давить же на противника самим фактом; существования эскадры тоже не удастся, т.к. противник гораздо сильнее и вряд ли рассматривает пять немецких крейсеров как нечто представляющее для нее особую угрозу. Противник почувствует угрозу, только когда эскадра нанесет ему ощутимый урон. Поэтому командир «Эмдена» предложил послать легкие крейсеры в Индийский океан, где существуют благоприятные условия для ведения крейсерской войны, успехи в которой смогут в положительном для Германии смысле повлиять на умонастроение населения Индии и других стран, находящихся под британским колониальным гнетом.

Идею Мюллера неожиданно поддержал начальник штаба эскадры, предложив отправиться в Индийский океан всей эскадрой и устроить там англичанам настоящий ад. Адмирал Шпее ответил, что он обдумывал подобную возможность, но отбросил этот вариант из-за неразрешимости проблемы снабжения кораблей углем. В любом случае, он обдумает вопрос о посылке одного из легких крейсеров, возможно именно «Эмдена», в Индийский океан. В заключение командующий эскадрой сообщил, что он намерен оставить остров

сегодня вечером и приказал быть готовыми к съемке с якоря к 17:30. Затем адмирал пригласил Мюллера в свою каюту для передачи окончательных инструкций.

Пока адмирал ставил перед командиром «Эмдена» задачу, за успех которой они выпили по рюмке ликера, в салон неожиданно вошел взволнованный флаг-офицер и доложил, что только что перехвачено сообщение радиостанции в Циндао, говорящее о том, что Япония объявила Германии войну.

Если у адмирала Шпее и были какие-нибудь сомнения по поводу принятого им решения уходить из этого района, то сейчас они все рассеялись. Иметь в качестве противника, кроме мощных соединений союзного англо-франко-русского флота, еще и весь японский флот — значило поставить эскадру в совершенно безнадежное положение. На западном побережье Америки, по крайней мере, еще можно найти нейтральные порты и связаться с немецкой агентурой. Японцы туда не сунутся, опасаясь реакции Соединенных Штатов. Кроме того, где-нибудь в Чили или Аргентине всегда можно будет загрузиться углем...

После полудня капитан 2 ранга Мюллер сошел с «Шарнхорста» на катер, имея письменный приказ следующего содержания:

"Паган, 13 августа 1914 г. № 151. В сопровождении парохода «Маркоманния» Вы должны следовать в Индийский океан, где начать беспощадную крейсерскую войну. В запечатанном пакете Вы найдете секретный код для связи с нашими пароходами-угольщиками, разбросанными в океане. До завтрашнего утра вы должны оставаться с эскадрой. Утром вы уйдете по сигналу: «Начинайте отдельное плавание». С остальными кораблями я намерен следовать к западному побережью Америки.

Подписал: граф Шпее".

К заходу солнца «Эмден» снялся с якоря и вместе с остальными кораблями покинул бухту.

Эскадра шла строем двух кильватерных колонн. Одну из них возглавлял «Шарнхорст». За ним шли: «Гнейзенау», «Нюрнберг» и «Эмден». Замыкал строй сторожевик «Титания». По правому борту крейсеров шла вторая колонна, состоявшая из вспомогательных кораблей: «Принц Эйтель Фридрих», «Йорк», «Маркоманния», «Марк», «Принц Вальдемар», «Холсатия», «Штатс-секретарь Кретке», «Губернатор Ешке» и «Лонгмоон».

Вчерашние гражданские пароходы, никогда не ходившие строем, с трудом сохраняли свои места в ордере. Особенно — в полной темноте и без огней. На рассвете выяснилось, что никакого подобия строя у них не осталось. Пароходы брели гурьбой, стараясь не потерять визуальной связи с крейсерами, продолжавшими идти на восток.

Всю ночь «Эмден» шел в составе эскадры, а его экипаж гадал, куда они идут на этот раз. Некоторые считали, что эскадра идет к Австралии, другие — правильно полагали, что ее путь лежит к западному побережью Америки, а затем — вокруг мыса Горн в Атлантику.

К их великому удивлению, в 07:00 на флагмане взвились флаги сигнала «Эмдену»: «Начинайте отдельное плавание. Желаю полного успеха». Мюллер ответил флажным семафором: «Благодарю за доверие. Счастливого плавания и успеха». Затем «Эмден» поднял сигнал «Маркоманнии» следовать за ним. Пароход, имевший на борту более 5000 т драгоценного шанхайского угля, приблизился к «Эмдену», и на него скрейсера был пересажен старшина-сигнальщик для обеспечения бесперебойной связи. А на крейсере ничего не знающие офицеры и матросы продолжали гадать, куда они теперь направятся, пока не последовал долгожданный приказ: «Курс на юго-запад, скорость 12 узлов». Одного взгляда на карту было достаточно, чтобы понять, что «Эмден» направляется в Индийский океан.

II

Направляясь в Индийский океан, капитан 2 ранга Мюллер прекрасно осознавал все проблемы, которые встанут перед крейсером в самое ближайшее время. Во-первых, у «Эмдена» нет базы. После вступления в войну Японии о Циндао можно было забыть. Вернуться туда еще, возможно, и удалось бы, но вырваться оттуда — уже нет. Во-вторых, угля «Маркоманнии» надолго не хватит, и уголь придется добывать с захваченных судов, перегружая его на «Эмден» в открытом море. Это трудно и очень опасно по многим причинам. И, в-третьих, Бенгальский залив, куда задумал прорваться Мюллер, буквально кишит боевыми кораблями противника, которые сразу же начнут на «Эмден» настоящую охоту. А почти все английские, французские, русские и японские крейсера, действующие в этом регионе, сильнее «Эмдена», а многие — и быстроходнее. Навести их на «Эмден» может кто угодно, в том числе и нейтральные суда, и туземные рыбаки, не говоря уже о сигналах бедствия с захваченных или потопленных пароходов.

15 августа «Эмден», оставив за кормой Марианские острова, повернул на запад, направляясь к острову Ангор, где Мюллер надеялся встретиться с еще одним угольщиком. Радисты внимательно прослушивали эфир. На острове Яп в группе западных Каролинских островов имелась мощная немецкая радиостанция, но с 7 августа она молчала. Видимо, остров уже был захвачен англичанами. Еще удавалось принимать радиостанцию Циндао, хотя вступление в войну Японии безусловно означало, что Циндао в ближайшем будущем будет захвачен.

Через каждые полчаса в эфире звучали последние известия, передаваемые агентством новостей США. В вечерней сводке 15 августа американцы передали: «Успешная атака немецких миноносцев на стоянку английского флота. Четыре британских дредноута потоплены, несколько тяжело повреждены. По сведениям из японских военно-морских кругов, немцы уверенно побеждают в морской войне». На «Эмдене» царило ликование, хотя вскоре выяснилось, что это сообщение было простой выдумкой американского радио, манипулировавшего курсом ценных бумаг на бирже. После вступления Японии в войну против Германии, на «Эмдене» почему-то надеялись, что Соединенные Штаты, обеспокоенные усилением Японии, вступят в войну на стороне Германии, и для «Эмдена» откроются американские островные базы. Все ждали соответствующего сообщения.

19 августа на горизонте появились острова Палау, где Мюллер надеялся встретиться с еще одним угольщиком, как явствовало из запечатанного пакета, врученного ему адмиралом Шпее.

Из-за неучтенного течения «Эмден» вышел к островам Палау несколько севернее, чем хотел, и теперь ему пришлось идти вдоль цепочки островов на юг к острову Ангор — самому южному в архипелаге. Примерно в 11:00, так и не обнаружив угольщика, «Эмден» подошел к Ангору — восхитительному в своей тропической красоте маленькому островку.

Еще на подходе сигнальщики крейсера увидели поднятый над островом немецкий флаг. Поскольку на острове имелась радиостанция и находился комбинат по добыче фосфатов, Мюллер опасался, что англичане уже прибрали Ангор к рукам. Бросив якорь в лагуне, «Эмден» начал грузить уголь с «Маркоманнии».

Вскоре к борту крейсера подошел катер с директором местной компании по добыче фосфатов, который одновременно выполнял на острове и обязанности губернатора. Директор явился в обществе местного доктора, а за ним на другом катере прибыли два немецких бизнесмена. Всех их хорошо знали на крейсере, поскольку «Эмден» здесь уже бывал годом ранее. Несмотря на стоявшую над крейсером угольную пыль, немцы чувствовали себя на нем как дома — в безумно далекой Германии. Кроме них, на крейсер стали прибывать резервисты, прося Мюллера зачислить их в экипаж крейсера. Всем было отказано, поскольку «Эмден» и так имел на 40 человек больше штата военного времени.

В это время из радиорубки доложили, что слышат позывные германского почтового парохода «Принцессин Алиса», который тщетно пытается идти к Ангору, и, действительно, примерно в 15:00 «Принцессин Алиса» появилась с северо-запада и вскоре встала на якорь в трехстах метрах мористее «Эмдена».

Капитан парохода рассказал Мюллеру, что в канун войны «Принцессин Алиса», имея на борту 17 миллионов шиллингов золотом, принадлежавших британской администрации в Индии, направлялась в Гонконг. Получив известие о начале войны, пароход полным ходом пошел в нейтральную Манилу. Приняв там уголь, «Алиса» получила через Германское консульство приказ взять на борт как можно больше воды и провизии и немедленно следовать к острову Яп, где присоединиться к крейсерской эскадре адмирала Шпее.

18 августа пароход подошел к острову, но никакой эскадры там, разумеется, не нашел, но узнал, что накануне в водах острова появились три английских крейсера — «Минотавр», «Хэмпшир» и «Ярмут».

Под страхом бомбардировки они приказали демонтировать радиостанцию и расстреляли радиомачту. Видимо, они плохо знали прибрежные воды, а потому близко к берегу не подходили и не произвели высадку, не зная, что в глубине гавани прячется немецкое гидрографическое судно «Планет».

Экипаж гидрографа сошел на берег, чтобы вступить в бой с англичанами, если они вздумают высадить десант на остров. Когда «Алиса» пришла на Яп, многие резервисты и добровольцы из ее команды высказали желание сойти на берег и принять участие в обороне острова в случае возвращения английских кораблей. Но командир «Планет» от добровольцев отказался. У него не было ни оружия, ни продовольствия для развертывания на острове большого гарнизона.

Простояв там три часа, «Алиса» снова вышла в море, решительно не зная, что делать дальше, пока не получила радио с «Эмдена». Из новостей, которые были известны капитану «Алисы», командир «Эмдена» был информирован о том, что Япония предъявила Германии ультиматум: до 5 сентября вывести все войска из Циндао и очистить воды Восточной Азии от своих боевых кораблей.

Япония потребовала дать ей ответ до 23 августа. Кроме того, «Алиса» привезла из Манилы кучу американских газет, наполненных самыми невероятными историями. В одной из этих историй рассказывалось, что в Северном море произошло гигантское морское сражение, в котором погибли не менее 28-ми немецких и 16 английских кораблей, включая и флагманский линкор главнокомандующего британским флотом адмирала Джеллико.

Осмотр «Алисы» показал, что пароход совершенно не приспособлен для службы военного времени. С него перегрузили что успели, включая медикаменты и сигареты, запас которых подходил на «Эмдене» к концу, и с наступлением темноты «Эмден» снова растворился в открытом море.

Мюллер пытался по радио связаться с адмиралом Шпее, чтобы доложить ему о японском ультиматуме. Но эскадра молчала.

Вечером 22 августа на горизонте появились острова Малакского архипелага. С наступлением темноты «Эмден» вошел в пролив, а утром штурман доложил, что крейсер пересек экватор. Для доброй половины экипажа это событие произошло первый раз, но никаких традиционных торжеств по этому поводу на крейсере организовано не было. Ночью был установлен радиоконтакт с германским угольщиком «Линден» и ему было назначено рандеву в бухте Лангини на острове Суматра.

Утром 23 августа прямо по носу на горизонте был замечен дым, но сблизившись, Мюллер уже в который раз увидел перед собой японский пароход, идущий из Манилы в Австралию. Что делать, Мюллер не знал. Никаких официальных сообщений о состоянии войны между Японией и Германией он не получал. Кроме того, ему было известно, что

именно сегодня истекает срок японского ультиматума, предъявленного Германии. Мюллер был почти уверен, что Германия отвергнет ультиматум, но червь сомнения мучил его. Вдруг его страна ради спасения Циндао пойдет на какие-то уступки или выступит с какими-нибудь контрпредложениями? А он, утопив пароход, испортит всю дипломатическую игру своему правительству. Скрепя сердце, он позволил пароходу пройти, надеясь, что с него не сумели опознать «Эмден» как немецкий крейсер.

Ночью с «Эмдена» видели несколько огней, но не реагировали. Главное было — пройти в Индийский океан незамеченными, чтобы, по крайней мере, первый удар захватил противника полностью врасплох.

Сверкающий рассвет 24 августа застал «Эмден» у восточного побережья португальского острова Тимор. В течение дня на крейсере приготовились к погрузке угля. На рассвете Мюллер надеялся встретиться в проливе Нуса-Беси с угольщиком «Танненфельс», который имел в трюмах 5000 тонн хорошего угля.

Уголь «Маркоманнии» было решено объявить неприкосновенным запасом и расходовать его только при критических обстоятельствах. Жадные пасти топок требовали угля постоянно, и каким бы огромным количеством не казалось 5000 тонн, его хватало совсем ненадолго. Сигнальщики внимательно вглядывались в горизонт, стараясь обнаружить «Танненфельс», но угольщик не появлялся. Позднее выяснилось, что голландские сторожевики навели на него английские эсминцы, и угольщик был отведен в Гонконг. А пока «Эмдену» снова пришлось принимать уголь с «Маркоманнии». Закончив погрузку в 17:00, «Эмден» пошел на север вдоль побережья Тимора, надеясь на встречу с другим германским угольщиком «Оффенбах». На берегу Тимора кто-то жег костры, освещавшие тропическую ночь каким-то сверхъестественным светом.

Рассвет 25 августа застал «Эмден» идущим через тропический рай. Ярко-голубое море, искрясь на солнце, разбивалось прибоем о берега заросших пальмами островов. Роскошные тропические леса покрывали прибрежные холмы. Белый дымок из кратеров вулканов красиво уходил в бескрайнее синее небо. Все это было сказочно прекрасно, но настроение портил тот факт, что большая часть этих островков была обитаема. С них легко могли обнаружить и опознать «Эмден», а затем сообщить об этом англичанам.

В радиорубке «Эмдена» слышали переговоры между двумя голландскими боевыми кораблями, находившимися где-то поблизости. Затем в эфир прорвалась Сиамская радиостанция из Сингоры, вещавшая на английском языке. Она объявила о взятии немецкими войсками Льежа и Намура, что было встречено на «Эмдене» криками восторга.

Ночью «Эмден» прошел Тигровые острова. Радисты приняли сообщение голландского радио, подтвердившее, что Япония объявила войну Германии. Радиокомментарий, которому можно было доверять, подтвердил, что теперь четыре великих державы и несколько Балканских стран находятся в состоянии войны с Германией и Австро-Венгрией, что французское правительство переехало в Бордо, а в Восточной Пруссии, в районе Танненберга, идет ожесточенное сражение с русскими войсками. Германские солдаты уже сражались на всех фронтах, а моряки «Эмдена» не видели ничего, кроме пустого моря и сказочных островов.

Утром, приближаясь к месту намеченного рандеву с угольщиком «Оффенбах», с «Эмдена» обнаружили какой-то военный корабль, приближавшийся к крейсеру.

«Поднять стеньговые флаги! — скомандовал Мюллер. — Приготовиться к бою!»

Скорее всего, неизвестный корабль должен был оказаться голландским, но на «Эмдене» были готовы ко всему. Неизвестный корабль тоже поднял стеньговые флаги, что на всех флотах мира означало готовность к бою.

Комендоры «Эмдена» стояли у орудий, ожидая приказа открыть огонь. Если это был корабль противника, то обстановка выглядела очень серьезной: «Эмден» стоял «под

берегом» и, чтобы уйти из бухты, вынужден был идти на сближение под огнем. До неизвестного корабля было уже не более 3000 метров, когда, наконец, удалось разглядеть его флаг. Это, как и предполагали, был голландец — броненосец береговой обороны «Тромп», имеющий башенную артиллерию с орудиями калибром 9,4 дюйма.

«Эмден» отвернул влево, но «Тромп» продолжал приближаться, затем повернул и пошел вслед за немецким крейсером на север в бухту Тана, где Мюллер рассчитывал встретиться с угольщиком «Оффенбах». В бухте действительно стоял угольщик, но радость немецких моряков быстро поблекла, поскольку это был не «Оффенбах», а голландский пароход «Батавия» — угольщик «Тромпа». Встав на якорь в бухте, оба корабля с подозрением наблюдали друг за другом. Вскоре в бухту пришла и «Маркоманния».

С «Тромпа» на «Эмден» был прислан офицер с приглашением Мюллеру прибыть на голландский броненосец.

Мюллер переоделся в парадную форму, приказал спустить на воду командирский катер и прибыл на «Тромп». Там голландский командир информировал Мюллера, что хотя голландцы симпатизируют немцам в начавшейся войне, они имеют приказ придерживаться строгого нейтралитета, а потому не могут разрешить здесь погрузку угля, задержав «Оффенбах» на границе территориальных вод. Затем командир «Тромпа» дружески пригласил Мюллера выпить с ним пива. Мюллер отказался.

Голландские симпатии ему были нужны гораздо меньше, чем уголь.

«Эмден» и «Маркоманния» снялись с якоря и направились в море. «Тромп» последовал за ними. «Эмден» лег на ложный северо-западный курс, чтобы на «Тромпе» не поняли его истинных намерений. Совсем не исключалась возможность того, что с «Тромпа» обо всем сообщат англичанам.

«Эмден» шел так быстро, что «Маркоманния» едва поспевала за ним. Охраняя нейтралитет Нидерландов, «Тромп» проводил немецкие корабли до трехмильной границы территориальных вод, а затем резко отвернул вправо. Как только голландский броненосец исчез из вида, немецкие корабли повернули на юго-западный курс. Вечером было перехвачено голландское сообщение, переданное открытым текстом, что у Батавии держится в море белый эсминец с четырьмя трубами, который вполне мог оказаться английским. К счастью, в небе светила полная луна, и эсминцу вряд ли удалось бы незаметно подобраться к «Эмдену».

Ночью 28 августа всех на «Эмдене» охватило чувство опасности. Пройдя цепочку островов Сунда, крейсер вошел в пролив Ломбок, ведущий в Индийский океан. Мюллер нервничал. Выход из пролива вполне мог быть блокирован противником, разузнавшим о походе «Эмдена».

Масса рыбачьих парусных суденышек видели «Эмден» и могли опознать в нем немецкий крейсер по трем трубам, поскольку английские крейсера имели либо две, либо четыре дымовых трубы. Лейтенант Мюке высказал мнение, что не случится ничего страшного, если из подручного материала соорудить четвертую фальшивую дымовую трубу. Предложение было принято, и работа сразу закипела. Из брезента, парусины и линолеума быстро соорудили фальшивую трубу и поставили ее впереди первой настоящей. И вовремя. Когда рассвело, буквально под носом «Эмдена» проскользнуло несколько парусных джонок, с которых наверняка видели «Эмден», но должны были принять его за четырехтрубный английский крейсер.

Наконец пролив Ломбок остался за кормой. «Эмден» вошел в Индийский океан. Мюллер усмехнулся: «Лиса ворвалась в курятник». Напряжение последних суток спало. Настроение экипажа было приподнятым. Впереди крейсера лежали бескрайние просторы огромного океана.

III

Теперь, когда, по словам командира «Эмдена», «лиса ворвалась в курятник», необходимо было помнить, что поведение лисы в курятнике было тщательно оговорено законами международного права.

Основным документом этих законов являлась Парижская декларация 1856 года. К сегодняшнему дню она была подписана всеми морскими державами, за исключением Испании, Соединенных Штатов и Мексики. В своей первой же статье Декларация запрещала: «каперства», т.е. захват призов частными лицами, получившими соответствующие лицензии от государства. Вторая и третья статьи соглашения касались обращения с грузами противника под нейтральным флагом и нейтральными грузами под флагом противника.

Касаясь ведения крейсерской войны, Вторая Гаагская конференция 1907 года предложила решение многих проблем, достигнув помимо всего прочего соглашения в следующих областях: обращение с торговыми судами противника в момент открытия военных действий, бомбардировка военно-морскими силами прибрежных городов и объектов противника и применение Женевской Конвенции к правилам ведения войны на море.

Все эти соглашения сводились к тому, чтобы обезопасить беззащитные торговые суда и их команды от полного произвола военных кораблей противника. В частности, командирам боевых кораблей предписывалось принимать все меры для спасения жизней моряков захваченных или потопленных кораблей. К сожалению, в конце этих благородных статей существовала приписка «если позволит боевая обстановка», давая возможность каждому толковать эти статьи по собственному усмотрению.

Во второй половине дня 29 августа «Эмден» уже находился в 80 километрах от побережья Суматры. Море было пустым, ничего ровным счетом не происходило. Матросы постоянно работали, поддерживая корабль в чистоте, что в условиях тропиков и постоянных угольных погрузок было совсем не просто. Все на корабле присасывало к себе угольную пыль подобно магниту. Старпом лейтенант фон Мюке, недовольный видом наспех сделанной фальшивой трубы, сооружал новую — более элегантную и овальную в сечении, как на английском крейсере «Ярмут». Труба получилась на славу. Кто-то из механиков даже предложил посадить туда кочегаров с сигаретами, чтобы из трубы шел табачный дым. Однако это предложение невозможно было осуществить, даже если бы и очень хотелось. Запас сигарет и сигар на «Эмдене» подходил к концу. Подходил к концу запас свежей провизии и пресной воды. Рационировать приходилось все вплоть до мыла. Прачки-китайцы придумали какой-то новый способ стирки без мыла. В результате форма моряков приобрела какой-то желтоватый оттенок, как у досок палубного настила...

В воскресенье 30 августа «Эмден» находился к югу от острова Ява. В эфире были слышны переговоры нескольких судов, находящихся поблизости. Какой-то корабль, обозначив себя позывным «QMD», передавал приказы другим. Это мог быть английский броненосный крейсер «Хэмпшир», и приходилось быть начеку. Сигнальщики следили за горизонтом, но он был пуст. Из последних новостей голландского радио стало известно, что стремительное наступление немецких войск на Париж продолжается. А «Эмден», еще никем не обнаруженный, продолжал идти по Индийскому океану, также не в силах пока кого-либо обнаружить.

В вечерних сумерках 3 сентября прямо по курсу появились два небольших островка, а чуть позже из океана вырос один из них — Симолье. Под прикрытием этого острова Мюллер надеялся завтра принять уголь с немецкого парохода «Ульм».

Остров Симолье имел форму банана, выгнутого в сторону Суматры. В центре этой кривой пряталась бухта с очень узким входом. В самой бухте находился небольшой островок, игравший роль естественного брекватера. Его можно было обойти либо с северной, либо с южной стороны. За этим островком располагалась целая цепочка коралловых рифов, очень затруднявших навигацию. Кораблю приходилось идти очень сложными зигзагами. Но зато

весь этот маленький архипелаг совершенно закрывал внутреннюю часть бухты от любопытных глаз и не допускал сюда прибойную волну из океана. Вода в бухте была гладкой, как в пруду. Это место называлось порт Лангини, и было идеальным для погрузки угля.

Всю ночь «Эмден» ходил малым ходом вблизи острова, ожидая рассвета, чтобы войти в бухту. Мюллера продолжал тревожить своими радиопереговорами неизвестный корабль с позывным «QMD», который явно находился где-то в непосредственной близости. Командир этого «QMD» приказывал другим кораблям тщательно осмотреть воды голландской Ост-Индии, где могут укрываться немецкие боевые корабли и пароходы.

С рассветом 4 сентября «Эмден» вошел в лагуну. Остров представлял сплошную зеленую шапку непроходимых джунглей, дышавших малярийными испарениями. Следом шла «Маркоманния», строго держась в кильватер крейсеру. К общему разочарованию, «Ульма» в бухте не оказалось. Снова пришлось брать уголь с «Маркоманнии». Очередная погрузка началась в 9 утра.

У самого берега на сваях расположились хижины туземной деревушки. Испугавшись грозного вида «Эмдена», туземцы долгое время не показывались из своих лачуг. Наконец, некоторые из них, набравшись храбрости, подошли на своих пирогах к «Эмдену», предложив на продажу кокосовые орехи и устриц. Устриц, которые выглядели слишком подозрительными, доктор запретил покупать, но кокосовых орехов накупили много. Вернее не покупали, а обменивали на пустые бутылки, которые почему-то очень понравились туземцам. Матросы раскрывали орехи тесаками и с удовольствием пили густое сладкое молоко.

Вечером, приняв 450 тонн угля, погрузку прервали. Людям был необходим отдых. От жары и духоты многие уже не могли заснуть в каютах и кубриках, предпочитая укладываться прямо на верхней палубе или на матрасах в кают-компании, как поступил младший лейтенант Шалл. Когда офицер проснулся, то услышал громкий хохот своих товарищей. Оказывается, пока он спал, корабельная кошка, захваченная из Циндао, пристроившись между его ног, окотилась пятью котятами. Соответственно законам Германии, любой родившийся на корабле под немецким флагом, автоматически становился гражданином германского государства. На том месте, где в кают-компании некогда стоял большой диван, соорудили деревянный загончик для кошки и ее котят. Вскоре котята встали на ноги и стали совершать исследовательские походы по кают-компании. Офицерам пришлось внимательно следить за своими ногами, чтобы ненароком не наступить на кого-нибудь из них.

В шесть часов утра 5 сентября погрузка угля возобновилась. Мюллер надеялся максимально использовать утренние часы, пока жара еще не стала столь нестерпимой. Около 08:00 сигнальщики в «вороньем гнезде» доложили, что в бухту входит какой-то белый кораблик под голландским флагом, а через некоторое время рядом с «Эмденом» бросил якорь ухоженный белый пароходик, доставивший в бухту представителей местной голландской администрации. Командир «Эмдена» пытался объяснить, что крейсер пришел в бухту накануне в 9 утра. На это голландец со смехом ответил, что не в 9, а в 7 утра. Таким образом, 24 часа истекли, и крейсер вместе со своим угольщиком должны немедленно покинуть бухту.

В присутствии голландца Мюллер вызвал своего старшего механика капитан-лейтенанта Эллерброека и спросил его, когда «Эмден» сможет дать ход? Тот, правильно поняв ситуацию, ответил, что потребуется минимум два часа, чтобы поднять пары, хотя котлы были уже готовы давно. Таким образом, крейсер сможет уйти в 11:00. Выполнив свой официальный долг, голландский чиновник выпил рюмку виски за успех крейсера (он тоже симпатизировал Германии) и откланялся.

Выйдя в море, «Эмден» лег на ложный курс и вскоре был закрыт налетевшим тропическим ливнем. Под его прикрытием крейсер повернул на северо-запад, выходя на судоходный путь между Коломбо и Калькуттой.

9 сентября, около 23:00, в четырех градусах справа по носу были обнаружены белые огни. Наконец-то! «Эмден» полным ходом ринулся на эти огни, приказав сигналом «Маркоманнии»! следовать за ним. На Крейсере заревели колокола боевой тревоги. Пароход, несущий белые огни, вполне мог находиться под эскортом военных кораблей. А в таких случаях, чтобы спастись, всегда нужно успеть открыть огонь первым. Хотя ночь была темной, постепенно несущий огни пароход стал принимать форму. Это было однотрубное торговое судно. Мюллер с неудовольствием поглядывал на трубы «Эмдена». При движении полным ходом из них сыпались тучи искр, демаскируя крейсер. Так вел себя в топках хваленый шанхайский уголь, который в рекламе назывался «бездымным». Пароход, тем не менее, совершенно, казалось, не замечал, что за ним кто-то гонится. «Эмден» сделал два предупредительных выстрела, напомнив пароходу, что и в Индийском океане идет война. Прожектором на пароход передали приказ: «Немедленно остановиться! Отключить радиостанцию!» Вооруженная винтовками и револьверами призовая команда быстро взяла пароход на абордаж.

На мостике «Эмдена» напряженно ожидали сообщения от лейтенанта Лаутербаха, впервые после «Рязани» получившего возможность выполнить свои обязанности. Томительно текли минуты. Наконец, Лаутербах просигналил: «Греческий пароход „Понтопорос"».

Мюллер стиснул зубы. Опять нейтрал! Нейтрал, которого нужно отпустить, чтобы завтра все узнали, что «Эмден» находится в Индийском океане. Но сообщение Лаутербаха продолжалось: «Груз — 6500 т индийского угля, предназначенного для англичан. Пароход следует из Бомбея в Калькутту».

Это была прекрасная зацепка, поскольку уголь предназначался англичанам. Мюллер решил захватить груз как «военную контрабанду». По приказу командира Лаутербах предложил греческому капитану «германский чартер» со щедрой компенсацией. Другими словами это означало, что грек отныне становился угольщиком «Эмдена».

Все было хорошо: «Эмден» приобретал 6500 т угля, сохраняя тайну своего пребывания в Индийском океане. Плохо было то, что «грек» был очень тихоходным, выжимавшим из своих машин менее 9 узлов. Но так или иначе — начало было многообещающим.

Духота тропической ночи, к счастью, чередовалась неожиданно налетающими ливневыми шквалами. Рассвет 10 сентября застал «Эмдена» идущим средним ходом. С правого борта от него шла «Маркоманния», с левого тащился «Понтопорос». Отряд шел северо-западным курсом.

Около 09:00 большой клуб дыма появился над северным горизонтом. Оставив за кормой «Маркоманнию» и «Понтопорос», «Эмден» полным ходом устремился в этом направлении. Вскоре над горизонтом поднялся темный силуэт большого парохода. На его мачтах была натянута радиоантенна, а на палубе виднелись какие-то белые конструкции, напоминающие издали артустановки. Возможно, это был вспомогательный крейсер? Но пароход был не под военным флагом.

На «Эмдене» были готовы ко всему и, осторожно приближаясь к пароходу, пока не показывали своего флага. На пароходе, судя по всему, пока еще принимали «Эмден» за английский корабль и сами пошли на сближение с ним. С мостика немецкого крейсера уже разглядели, что странные белые конструкции на палубе парохода не были орудийными установками, но для чего они предназначались — было еще не ясно. Носовое орудие «Эмдена» сделало предупредительный выстрел. Одновременно на гафеле был поднят немецкий флаг, а на мачте — сигнал по международному своду: «Остановиться! Отключить рацию!» Пароход остановился. «Эмден» приблизился к нему на расстояние голосовой связи.

С мостика крейсера через мегафон повторили приказ не использовать радио. Из кормового иллюминатора парохода за борт вылетела пачка горящих бумаг. Не было сомнения в том, что капитан уничтожал секретные документы. Призовая команда, возглавляемая лейтенантом фон Леветцовым, поднялась на борт судна. Выяснилось, что это был английский пароход водоизмещением 3413 т под названием «Индус», построенный в 1904 г.

«Индус» принадлежал судоходной компании Джемса Нурса и работал на линии между Калькуттой и Бомбеем. В настоящее время пароход выполнял чартер правительства Индии по перевозке войск в Бомбей и уже был переоборудован в войсковой транспорт. Странные белые надстройки на палубе оказались стойлами для лошадей.

Мюллер приказал перегрузить с транспорта провизию. Море было спокойным, облегчая эту задачу. Лейтенант Мюке, будучи «домоправителем» «Эмдена» как старший помощник командира, более всего беспокоился о мыле, запас которого практически иссяк, и мытье на крейсере превратилось в роскошь. Теперь на «Индусе» нашли столько мыла, что «Эмден» был обеспечен на многие месяцы. Матросы крейсера обшаривали помещения «Индуса», стараясь определить, что следует перевезти на «Эмден» в первую очередь.

Разгрузка захваченного судна тоже была искусством, которому еще предстояло научиться. Хотелось взять все. Никто не знал, когда подобный случай представится снова. Лейтенант Лаутербах пытался проконтролировать, чтобы матросы не брали ничего лишнего и ненужного, но это не всегда ему удавалось. На «Эмден» со смехом подняли целые узлы синих шелковых кимоно. Палуба «Эмдена» стала принимать экзотический вид. На ней грудами лежали штормовки, пробковые шлемы, карты, хронометры, бинокли, мешки с мукой, картошкой, туши свежего мяса, пачки табака. В специально отведенное место на корме складывались колбасы, ветчина, шоколад, бутылки кларета и коньяка. Все деликатесы, кроме спиртного, были розданы экипажу.

Ночью на палубе «Эмдена» были выкурены сотни сигарет. Казалось, что крейсер весь усыпан светлячками. После разгрузки «Индус» было решено затопить. Его команда была перевезена на «Маркоманнию». Затем на судне открыли кингстоны, а «Эмден», отойдя подальше, открыл по судну огонь, который вели носовое и кормовое орудия. «Индус» «проглотил» шесть снарядов, но упорно не хотел тонуть. Агония парохода продолжалась более часа. Вначале казалось, что судно вообще не собирается тонуть, затем «Индус» стал медленно погружаться. Наконец вода хлынула в иллюминаторы и стала покрывать верхнюю палубу. Оставаясь на ровном киле, пароход исчез с поверхности моря. На какое-то время на месте гибели «Индуса» возник мощный водоворот, а затем море снова стало спокойным. В немом оцепенении моряки «Эмдена» первый раз в жизни наблюдали за гибелью парохода. Она напоминала им смерть живого существа. Несколько минут они в молчании продолжали смотреть на сомкнувшиеся волны, где только что стоял большой пароход. Даже у записных циников язык как будто присох к горлу. На палубе «Маркоманнии» капитан «Индуса» плакал, не скрывая слез. На «Эмдене» хотели утопить все шлюпки потопленного парохода, но это оказалось не таким простым делом, как полагали, пытаясь разбить их тараном крейсера. Удары получались скользящими, шлюпки заносило к борту крейсера, а тратить на них снаряды было жалко. В конце концов, на это дело плюнули. Пропажа парохода так или иначе будет обнаружена, когда он не прибудет в Бомбей, как положено, 15 сентября. А раньше — едва ли. Потом «Индус» начнут искать и далеко не сразу поймут, куда он пропал.

«Эмден», «Маркоманния» и «Понтопорос» снова взяли курс в направлении Калькутты. 11 сентября около 14:00 сигнальщики «Эмдена» справа по носу снова обнаружили дым на горизонте. Крейсер пошел на сближение, и вскоре над горизонтом поднялись типичные белые надстройки пассажирского лайнера.

Лайнер мог оказаться еще одним войсковым транспортом. С «Эмдена» произвели предупредительный выстрел и подняли на мачте немецкий флаг. Мюллер с удовольствием отметил, что радиоантенны на пароходе нет. Лейтенант Лаутербах с призовой командой

поднялся на борт парохода и выяснил, что новым призом оказался английский пароход «Лоувет» водоизмещением 6012 т, построенный в 1911 г. для англо-индийской судоходной компании Ваврека.

Команде «Лоувета» дали время собрать личные вещи и отправили на «Маркоманнию». На лайнере открыли кингстоны и сделали несколько выстрелов по ватерлинии. Он тонул так же долго, как и «Индус». С наступлением темноты «Эмден» отошел. На палубе «Маркоманнии» капитаны «Индуса» и «Лоувета» обнялись. Оба были рады обнаружить товарища по несчастью.

Лейтенант Лаутербах вернулся на «Эмден» с кипой свежих газет. Газеты были бесценным источником информации, хотя эта информация и была односторонней — о непрерывных победах союзников и поражениях Германии. На «Эмдене» это уже никого не удивляло — английская пресса с самого начала войны кормила своих читателей невероятными выдумками, нисколько не стесняясь их абсурдности. Газеты писали об уничтожении нескольких немецких армий, о том, что сама Германия близка к полному крушению из-за голода, революции и массового самоубийства генералов.

Огромные заголовки говорили о гибели кронпринца, о ранении императора, о выходе Баварии из состава Германской империи. Особенно позабавило моряков «официальное» сообщение агентства «Рейтер», где говорилось, что «по уточненным данным» немецкий крейсер «Эмден» погиб в бою с русским крейсером «Аскольд».

В одной из газет была опубликована карта послевоенного раздела Германии. Франции доставались обширные районы вплоть до границ Баварии. Дания расширяла свои владения до Висмара, включая Виттенберг, Магдебург, Ганновер и Бремен. Англии доставался Ольденбург. Территории восточнее Эльбы, включая Саксонию, отходили России. Самой Германии оставалась одна Тюрингия.

Лейтенант Мюке собрал матросов на баке, повесил там большую карту Европы и провел с ними беседу о положении на родине, пытаясь отфильтровать весь абсурд, содержавшийся в английских газетах. Ночью 12 сентября с мостика «Эмдена» увидели огни плавмаяка Калькутты. Мюллер рассчитывал захватить у Калькутты лоцманское судно и уничтожить радиостанцию плавучего маяка, что могло бы вообще приостановить все судоходство между главными портами Индии, поскольку ни одно судно не могло войти с моря в сложное устье реки Хугли без помощи лоцмана. На «Маркоманнии» захваченные капитаны ожидали прибытия новых товарищей по несчастью и партнеров по игре в бридж.

По меньшей мере, три парохода шли вниз по реке, направляясь к выходу в открытое море. «Эмден» ждал. В 22:00 были замечены огни первого из ожидаемых пароходов. «Эмден» приблизился и остановил судно. Чтобы не вспугнуть остальных звуком предупредительного выстрела, на крейсере включили сирены, передав сигнальным фонарем приказ остановиться и не пользоваться радиостанцией. Лейтенант Лаутербах с призовой партией был отправлен на это судно, которое оказалось британским сухогрузом «Кабинга», водоизмещением 4657 тонн, построенным в 1907 г. Принадлежал пароход английской судоходной компании Бакнелла. «Кабинга» направлялась из Калькутты в Нью-Йорк через Бомбей, Порт-Саид и Средиземное море, имея на борту ценный генеральный груз, принадлежавший по большей части американцам.

Мюллер мог утопить «Кабингу» как судно противника, но его смущало, что получателями груза являются американцы. Кто они и какая часть груза им принадлежит — можно было выяснить после тщательного изучения судовых документов, на что не было времени. А можно было не сомневаться, что американцы предъявят требования по реституции. Кроме того, необходимо уже было куда-то девать пленных, находившихся на «Маркоманнии». На борту «Кабинги» находились жена и сын капитана, и Мюллер решил

отпустить «Кабингу», пересадив на нее всех пленных. Но сделать это не ранее, чем в его сети попадутся другие пароходы, идущие в Калькутту и из нее.

Через три часа на подходе к порту были обнаружены новые огни. Вскоре был обнаружен однотрубный пароход, на который была высажена призовая команда во главе с лейтенантом фон Леветцовым. Пароход оказался английским угольщиком «Кайллин», построенным в 1908 г. и принадлежавший братьям Коннелл. «Кайллин» шел из Калькутты в Бомбей, имея в трюмах шесть тысяч тонн индийского угля. Таким образом, «Эмден» имел в своем распоряжении внушительную эскадру из четырех судов.

Весь отряд малым ходом двигался в сторону Калькутты, поскольку «Кайллин» мог идти только восьми-узловым ходом. «Эмден» возглавлял строй. За его кормой с левого борта шли «Понтопорос» и «Кайллин», а с правого — «Кабинга» и «Маркоманния». Все пароходы были тщательно затемнены. Никто не знал, что может таить в себе темнота с таким количеством английских боевых кораблей, находящихся в этом регионе. Утром 13 сентября решили покончить с «Кайллином». Он был слишком тихоходным, чтобы превратить его в свой угольщик. Пересадив его команду на «Кабингу», на «Кайллине» открыли кингстоны, и «Эмден» пустил ему два снаряда в ватерлинию. Уже через несколько минут угольщик встал вертикально в воде и кормой вперед ушел на дно. Конечно, было жалко топить 6500 тонн угля, но делать было нечего. «Эмден» продолжал вести весь отряд в направлении Калькутты.

Вскоре справа по носу был обнаружен новый столб дыма. Все было, как раньше: сначала появлялся дым, потом мачты, трубы и надстройки вырастали над горизонтом, а затем — и весь пароход. «Эмден» подошел к нему под острым углом, чтобы его не смогли точно опознать. Лаутербах и его люди поднялись на борт новой жертвы и почти сразу же доложили, что это пароход «Дипломат» водоизмещением 7615 т, построенный совсем недавно, в 1912 г., и принадлежавший судоходной компании Чарента. Он шел из Калькутты в Англию с грузом 10 тысяч тонн чая, чему на «Эмдене» неслыханно обрадовались. Это была самая ценная добыча, которую крейсеру пока удалось захватить. Мюллер решил утопить пароход с помощью подрывных зарядов, и на «Дипломат» был послан минный офицер крейсера лейтенант Виттгефт с командой подрывников.

Между тем, на палубе обреченного парохода к лейтенанту Лаутербаху подошел один из руководящих чиновников компании, направлявшийся на борту «Дипломата» в Англию, где надеялся провести длительный отпуск. Не очень любезным тоном он потребовал, чтобы немецкие матросы достали из багажного трюма его баул с серебряными призовыми кубками за победы в конных скачках и в гольфе. Лаутербах вежливо ответил, что немецкие моряки — не грузчики. Их задача — уничтожить пароход.

После того, как лейтенант Виттгефт, закончив размещение подрывных зарядов, появился на верхней палубе, «Эмдена» нигде не было видно. Лаутербах показал рукой в сторону горизонта: «Он поймал там кого-то еще». Вскоре крейсер появился, ведя за собой новую жертву. После того, как подрывники подготовили «Дипломат» к взрыву, его команда и пассажиры, включая оскорбленного чиновника, сжимающего в руках клюшки для гольфа, были перевезены на «Кабингу». Между тем, «Эмден» снова приблизился к «Дипломату» со своей новой жертвой. Это был «нейтрал» — итальянский пароход «Лоредано», куда высадили призовую команду во главе с лейтенантом Леветцовым и принцем Гогенцоллерном. Капитану «Лоредано» было предложено взять всех пассажиров и команды с захваченных судов и доставить их в Калькутту, куда он все равно направляется. Расходы по их кормежке в пути ему компенсируют. Капитан колебался, ссылаясь на законы нейтралитета. Мюллер разозлился: если капитан не согласится, «Кабинга» будет утоплена.

Пока шла эта дискуссия, «Дипломат» был взорван. У парохода была оторвана носовая часть, и он, поднимая в воздух корму, стал уходить в воду. Из трюма в море высыпались сотни ящиков с чаем. Это зрелище так повлияло на капитана «Лоредано», что он согласился принять на борт пленных. Но было уже поздно. Быстро темнело, и перевозить в таких

условиях более 200 пленных было рискованно. С итальянского капитана взяли слово не распространяться об «Эмдене» и отпустили. Но прежде чем снова двинуться в сторону Калькутты, итальянец долго стоял на месте, вылавливая из воды ящики с чаем. Чтобы создать у «Лоредано» ложное представление об их курсе, «Эмден» повел остальные суда на юго-запад. Уйдя за пределы видимости с итальянского парохода, отряд повернул на юг, а затем — на северо-запад, выходя на судоходную линию между Калькуттой и Мадрасом.

Около 22:00 сигнальщик в «вороньем гнезде» доложил об огнях с правого борта. «Эмден» резко повернул вправо и пошел на сближение с огнями, просигналив прожектором: «Остановиться. Не использовать радио. Обозначить себя». Оказалось, что это еще один итальянец пароход «Дандоло».

«Благодарю вас. Счастливого плавания!» просигналил «Эмден», отворачивая в сторону и снова растворяясь в темноте.

На рассвете 14 сентября Мюллер решил отпустить «Кабингу», куда переправили пленных с «Маркоманнии». Радиостанция «Кабинги» была выведена из строя. Перевозка людей на катерах и шлюпках заняла много времени. В этот момент на юге был снова замечен дым, и «Эмден», оставив своих подопечных, понесся полным ходом навстречу новой добыче. Новой жертвой оказался английский сухогруз «Треббоч», идущий в Калькутту из Негабатана в балласте. Вскоре его экипаж был переправлен на «Кабингу», а пароход подорван. Это уже стало правилом: днем топить захваченные суда артиллерией, а ночью — подрывными зарядами, чтобы яркими вспышками орудий не выдать своего места. Однако сейчас, при взрыве «Треббоча», получилось совсем не то, что хотелось — ярко вспыхнувшая от взрыва угольная пыль осветила все на мили вокруг. Затем «Кабинга» была отпущена и пошла обратно в Калькутту. (Эта акция хотя и раскрыла местопребывание «Эмдена», сделала крейсер сразу знаменитым на весь мир.

Мировая пресса в очень благожелательных тонах стала писать о крейсере и его командире, который пошел на значительный риск, таким способом освобождая пленных. Прибывшие в Калькутту команды и пассажиры с захваченных судов наперебой рассказывали, как вежливо с ними обращались, как давали возможность спасти личные вещи, насколько благороден был немецкий командир, решивший отпустить «Кабингу», чтобы не подвергать риску перевозки в шлюпке по волнам жены капитана и его грудного ребенка. Индийские газеты немедленно напечатали все эти рассказы, сделавшие «Эмден» и его командира, несмотря на урон, нанесенный британскому судоходству, знаменитыми и популярными за одну ночь). Не успела «Кабинга» исчезнуть из вида, как сигнальщики «Эмдена» снова обнаружили вдали какие-то огни. «Эмден» пошел на эти огни, но на этот раз неизвестный пароход пытался уйти. Ни вой сирен, ни предупредительные выстрелы не смогли его остановить. Только после того, как снаряд угодил ему в нос, пароход остановился и начал стравливать пар.

Подойдя поближе, с «Эмдена» спросили в мегафон: «Что за судно?» — «Клан Мэфисон», — был ответ. «Английское?» — уточнили с «Эмдена». «Нет. Британское!» — с каким-то вызовом ответили с парохода.

За подобную дерзость судно решено было немедленно утопить. Высаженная на пароход команда Лаутербаха выяснила, что «Клан Мэфисон» водоизмещением 4775 тонн шел из Англии в Калькутту. Принадлежал он шотландской компании «Клан» и имел капитана-шотландца.

В своих обширных трюмах пароход вез автомобили, локомотивы, паровые двигатели, велосипеды, пишущие машинки и много других ценных грузов. Единственным пассажиром на судне была скаковая лошадь, которую везли в качестве фаворита на ипподром Калькутты. Лошадь пришлось пристрелить, чтобы спасти ее от продолжительных мучений в океанских

волнах. Экипаж парохода пересадили на «Маркоманнию», а само судно утопили, открыв кингстоны и взорвав в трюмах подрывные заряды.

«Эмден» повернул на восток. Первоначально Мюллер намеревался прийти на пустынную якорную стоянку в Бабасоре, чтобы там погрузить уголь, но усилившийся юго-восточный ветер не дал возможности осуществить этот план. При таких условиях крейсер не мог пришвартоваться лагом к угольщику. Но и оставаться в районе Калькутты было уже нельзя. Ночью радисты перехватили радио из Калькутты, где говорилось: "По показаниям капитана итальянского парохода «Лоредано», немецкий крейсер «Эмден» потопил пароходы «Дипломат», «Кабинга» и «Понтопорос» в точке 86°24' вост. долг, и 18° сев. шир.

Хорош гусь оказался этот итальянский капитан, столь горячо распространявшийся о симпатиях к немцам и о своем нейтралитете и сдавший «Эмден» при первой же возможности. (Позднее моряки «Эмдена» узнали из газет, что итальянское правительство наградило капитана золотыми часами «за мужественное выполнение долга по отстаиванию своего нейтралитета».)

В ту же ночь «Кабинга», исправив свою радиостанцию, передала в эфир: «Немецкий крейсер „Эмден‟ с угольщиком „Маркоманния‟ утопил пароходы: „Индус‟, „Лоувет‟, „Дипломат‟, „Трэббоч‟ и „Кайллин‟ на подходе к Калькутте. „Кабинга‟ со всеми экипажами потопленных судов отпущена и находится в безопасности».

Теперь о присутствии «Эмдена» в Бенгальском заливе знали все. Планируемое нападение на плавучий маяк Калькутты было отменено. Настало время сменить оперативный район охоты.

IV

16 сентября «Эмден» направился к Андаманским островам. На море стоял полный штиль. Такую превосходную возможность для погрузки угля нельзя было упускать. «Эмден» встал к борту «Понтопороса», и очередной тур каторжной работы начался. К 23:00 приняли 450 тонн, почти полностью заполнив бункера. В погрузке участвовали 60 кочегаров-индусов с «Клан Мэфисон», которым пообещали бесплатное питание и оплату в мексиканских долларах. Участие индусов в погрузке позволило освободить временно от этой работы кочегаров «Эмдена», которые в полном смысле этого слова находились в настоящем аду, неся шестичасовые вахты у топок при температуре 60-70 градусов по Цельсию. Каждое неверное движение в кочегарках приводило к тяжелым ожогам, а любая ошибка могла привести к взрыву котлов и катастрофе. Котлы требовали постоянной чистки и смены трубок. Обычно крейсер шел под шестью котлами, что давало ему скорость 18 узлов, чтобы дать возможность проводить ремонт на остальных. Котлы чистили каждые пять дней. Кочегары при температуре 80-90 градусов по Цельсию залезали внутрь котлов, чтобы кувалдами отбить окалину и вычистить золу, которой более всего накапливалось при использовании индийского угля. Но для бесперебойной работы котлов нужен был не только уголь, но и пресная вода. Ежесуточно на крейсере расходовали более 25 тонн пресной воды для котлов и 4 тонны — для нужд экипажа. Если бы «Эмден» потерял «Маркоманнию», в чьих цистернах хранился запас пресной воды, то ему пришлось бы очень плохо. Правда, на крейсере имелась опреснительная установка, но необходимо было истратить 10 тонн угля, чтобы дистиллировать суточный запас пресной воды.

Пока шла погрузка, «Понтопорос» получил новые инструкции. Хотя уголь в его трюмах был довольно низкого качества, а сам пароход слишком тихоходным, Мюллер не хотел его отпускать. Ему был необходим хоть какой-то резерв, если бы что-нибудь случилось с «Маркоманнией», а ничего лучшего под рукой не было.

Греческому угольщику было назначено место рандеву, а на его борту были оставлены главстаршина Майер и 14 матросов с «Эмдена». Греку-капитану была обещана щедрая

компенсация за хлопоты и дано обещание, что его судно будет отпущено, как только на нем кончится уголь.

17 сентября 1914 года около 14:00 «Эмден» подошел ко входу в пролив Северный Препарис, где пересекались судоходные пути между Калькуттой, Сингапуром, Мадрасом и Рангуном. Там «Эмден» крейсировал до наступления темноты, но никого не обнаружил. В середине ночи Мюллер направил крейсер к Рангуну, надеясь обнаружить там новую добычу.

С рассвета 18 сентября «Эмден» занял такую позицию у Рангуна, что ни одно судно не могло бы проскочить мимо него незамеченным. Но море оставалось уныло пустынным. Только около 16:00 справа по носу появился дымок на далеком горизонте. Какой-то пароход шел, судя по всему, из Малаккского пролива. Пароход шел прямо на «Эмден», который, экономя уголь, двигался навстречу малым ходом в 5 узлов. Прошло еще три часа, прежде чем судно подошло достаточно близко к крейсеру, чтобы можно было различить его желтую трубу и белые надстройки. Лейтенант Лаутербах предположил, что судно голландское, но, когда пароход остановился, выяснилось, что он норвежский, несущий название «Дувр».

Лаутербах поднялся на борт. Капитан «Дувра», бывший офицер Военно-морских сил Норвегии, был настроен дружелюбно. Он свободно говорил по-немецки и предложил без всякой оплаты взять на борт команду «Клан Мэфисона» и доставить их в Рангун. Но капитана убедили принять 100 долларов. Когда стали перевозить на норвежский пароход пленных, капитан, чье судно шло из Пенанга, рассказал тем временем Лаутербаху массу интересных новостей. Во-первых, в Малаккском проливе он встретил вспомогательный крейсер. Во-вторых, в самом Пенанге стоят оба хорошо знакомых экипажу «Эмдена» французских броненосных крейсера — «Дуплекс» и «Монткальм». Это известие пришлось очень не по вкусу Мюллеру, обдумывавшему внезапное нападение на Пенанг. Капитан надежно пообещал не заходить в Рангун до наступления дня и дать возможность «Эмдену» наверстать потерянное время.

В течение ночи, не умолкая, работали береговые радиостанции. Одна из них, находящаяся в Диамонд Пойнт, сообщила, что артиллерийская стрельба была слышна вблизи Акьяба, где, видимо, находится немецкий крейсер. Ей отвечали другие станции, в том числе и «старый друг» «Эмдена», неизвестный корабль с позывным «QMD». Какая-то береговая станция спросила: «Кто такой „QMD“?» и получила ответ открытым текстом: «"QMD" это „Хэмпшир“». Так на «Эмдене» и подозревали.

Другие новости на «Эмдене» узнали из газет, полученных от норвежского капитана. Там сообщалось, в частности, что угольщики «Эльсбет» и «Фрезия», которые должны были обеспечивать углем эскадру адмирала Шпее, потоплены у острова Яп. Много статей было посвящено действиям «Эмдена» в Бенгальском заливе. Хотя правительственные сообщения говорили о том, что безопасность морских путей будет гарантирована, а судьба «Эмдена» уже предрешена, страховые взносы судоходных компаний угрожающе поползли вверх.

19 сентября «Эмден» повернул на западный курс. Море снова было зеркальным, предоставляя отличную возможность для очередного «угольного фестиваля». Погрузку угля начали в 7 часов утра и закончили в 15:00. Отойдя от угольщика, «Эмден» снова лег на западный курс, направляясь в пролив Южный Препарис между Андаманских островов. Входа в пролив достигли к 22:00.

На крейсере сохранялась полная боеготовность, поскольку ночью радиосигналы с «Хэмгапира» звучали необычайно громко, давая понять, что броненосный крейсер противника находится где-то в непосредственной близости — не более чем в 10 милях. Однако ночь прошла без каких-либо происшествий. В 1 час ночи «Эмден» уже прошел пролив и взял курс на Мадрас, продолжая идти на запад через кромешную темноту ночи.

Мюллер на этот раз задумал нечто особенное. Впервые за время крейсерства он решил обстрелять город, чтобы вызвать хаос и панику среди его жителей и понизить тем самым

престиж английского флота у местного населения. Целью был Мадрас. Мюллер рассчитывал, что подобная акция, демонстрирующая полное бессилие англичан, всколыхнет радикальные элементы в Индии если не на восстание, то хотя бы на какие-то акции гражданского неповиновения.

Утро 22 сентября ознаменовало день, когда «Эмден» должен был получить крещение огнем. Мадрас был укрепленным городом, и никто на крейсере не сомневался, что береговые батареи ответят на бомбардировку «Эмдена». Совсем не исключалась возможность и того, что под берегом несут сторожевую службу боевые корабли противника. Мюллер планировал начать обстрел с наступлением темноты, надеясь, что «Эмдену» удастся подкрасться к берегу незамеченным. В 17:00 «Маркоманнии» был дан приказ уходить на юг, а затем следовать в условленное место рандеву. На «Эмдене» водрузили четвертую фальшивую трубу и малым ходом двинулись через тропическую тьму к берегу. Через некоторое время на горизонте возникло зарево огней большого города, и совершенно неожиданно открылся мигающий входной маяк мадрасского порта. Создавалось впечатление, что местные власти вообще ничего не знают о том, что началась война. Яркие городские огни облегчали подход к берегу.

«Эмден» подкрадывался все ближе и ближе, с удивлением убеждаясь, что ни один из навигационных и створных огней, помогающих кораблям входить в порт, не погашены. Здесь давно забыли, что такое война. Последняя стычка у побережья Индии произошла у англичан с французами еще в XVIII веке. Хорошо видимые береговые ориентиры позволили точно наметить цели бомбардировки. Ими должны были стать топливные цистерны Бирманской Нефтяной Компании и 150-мм орудия береговой батареи, расположенной за маяком. Последним должен быть уничтожен маяк на входе в порт.

Шансы на успех были превосходными. Панорама Мадраса росла, и в 21:45 крейсер уже находился прямо против города, примерно в 2800-3000 метрах от берега. На «Эмдене» были готовы ко всем непредвиденным сюрпризам, опасаясь более всего присутствия на рейде военных кораблей и внезапного огня береговой батареи. Наконец, Мюллер дал команду остановить машины, развернув крейсер носом на юг. Затем последовал долгожданный, приказ: «Включить прожекторы! Открыть огонь!»

Слепящий сверхъестественный свет прорезал темноту, освещая цель указующим пальцем. И в то же мгновение прогремел первый залп. Из орудийных стволов вырвались длинные языки пламени. Словно тропическая гроза прогремела в ночи, пробуждая огромный город. Еще не успело замолкнуть эхо орудийного раската, как новая волна грома подавила его, обрушиваясь на Мадрас. «Эмден» вел огонь орудиями правого борта. С лязгом падали на палубу медные гильзы пороховых зарядов. Ритмично работали подъемники, подавая к орудиям новые снаряды. Стрельба велась по нефтебакам, находившимся почти у самого уреза воды. Еще залп, и огромная стена пламени поднялась над нефтехранилищами, горящая нефть начала разливаться по территории порта. На «Эмдене» закрыли прожектора. Огненный ад, бушующий на берегу, прекрасно освещал всю картину.

Только после пятого залпа «Эмдена» береговая батарея открыла ответный огонь. Видимо, английские артиллеристы не смогли правильно определить расстояние до «Эмдена», потому что из девяти выстрелов, произведенных по крейсеру, на «Эмдене» наблюдали падение только трех снарядов. Несмотря на столь малую дистанцию, один снаряд противника упал недолетом в ста метрах от корабля, а два других — с таким же перелетом. Ведя беглый огонь, орудия «Эмдена» выпустили 130 снарядов, когда Мюллер приказал дать орудиям отбой. Командир не хотел больше тратить боеприпасы, поскольку никто не мог знать, где и когда они понадобятся снова. Его план уничтожения нефти и паники среди жителей Мадраса был выполнен.

Как позднее выяснилось, в Мадрасе было уничтожено 5000 тонн драгоценного топлива, и только дующий в сторону моря ветер спас город от крупного пожара. Но психологический эффект от бомбардировки получился огромным. Толпы людей бросились к

железнодорожному вокзалу, стремясь покинуть город. Разъяренная толпа, подстрекаемая экстремистами, ринулась к губернаторскому дворцу. Путь им преградили солдаты и полицейские. Началась свалка. Полицейские стреляли в толпу. Официальным объяснениям никто не верил, равно как никто уже не верил в способность английского флота защитить побережье Индии.

По приморским городам поползли зловещие слухи, ежедневно будоража жителей перспективой ночных бомбардировок с моря. Пароходные компании отказывались посылать свои суда в индийские порты иначе, как под эскортом боевых кораблей. Резко возросли цены на фрахт и страховку. Еще никогда со времен восстания сипаев так не лихорадило огромный субконтинент. На всех многочисленных языках и наречиях Индии повторялось в разных контекстах неведомое название иностранного корабля «Эмден».

(Все легкие крейсера Кайзеровского флота были названы в честь немецких городов. Эмден — небольшой приморский городок на северо-западе Германии.)

Это слово, значение которого было непонятно никому, вошло в местные диалекты и сохранилось до сегодняшнего дня, означая силу, доблесть, решительность и смекалку при достижении поставленной цели.

Еще не подозревая, что его корабль становится легендарным, капитан 2 ранга Мюллер уводил «Эмден» от Мадраса. Крейсер уходил с включенными навигационными огнями, чтобы все наблюдатели на берегу могли убедиться в северном курсе. Уйдя из видимости Мадраса, «Эмден» погасил огни и, растворившись подобно призраку в ночи, изменил курс на юг, спеша на рандеву с «Маркоманнией»,

Из ночного радиоперехвата на «Эмдене» поняли, что им крупно повезло. Они не только благополучно вышли из-под огня береговой батареи, но и избежали гораздо большей опасности. «Старый друг» «Эмдена» британский броненосный крейсер «Хэмпшир» находился совсем близко от Мадраса.

«Старый друг» — это совсем не ирония. Во время Китайской Революции 1913 года «Эмден» и «Хэмпшир» стояли борт о борт в Нанкине и между их экипажами завязались дружеские отношения. Теперь «Хэмпшир» был флагманским кораблем союзного отряда, ведущего поиск «Эмдена».

Командир «Хэмпшира» капитан 1 ранга Грант, хорошо зная менталитет немецких моряков, точно предугадал следующий шаг Мюллера. Он был точно уверен, что после действий у Калькутты, следующей жертвой «Эмдена» станет большой и открытый порт Мадрас. Грант вышел к Мадрасу, чтобы прикрыть город и поймать «Эмден», одновременно приказав находящемуся в его распоряжении японскому крейсеру занять такую позицию, чтобы отрезать «Эмдену» отход. Казалось, что судьба «Эмдена» предрешена. Однако, в ночь с 18 на 19 сентября на «Хэмпшире» приняли сообщение береговой станции Диамонд Пойнт об артиллерийской стрельбе у Акьяба на побережье Бирмы. После получения этого известия, которое было не более чем передачей очередного слуха, командир «Хэмпшира» уже не имел выбора, — он должен был немедленно изменить курс и идти к Акьябу. Когда же ошибка выяснилась, было уже поздно. «Эмден» бомбардировал Мадрас и ушел, растворившись на бескрайних просторах ночного океана.

Что касается японского крейсера «Тикума», то он вообще не выполнил полученного приказа, позднее сославшись на нехватку угля. Таким образом, «Эмдену» удалось проскочить между Сциллой и Харибдой, снова превратившись из дичи в охотника.

Эхо о лихих делах «Эмдена» докатилось и до Берлина, где впали в искушение поручить одинокому легкому крейсеру глобальную задачу по отторжению Индии от Британской империи. План заключался в следующем: на Андаманских островах находился английский концлагерь, где содержались в заключении индусы-революционеры, боровшиеся за национальную независимость против английского колониального господства.

Предполагалось, что «Эмден» ночью бомбардирует остров, где располагался лагерь с заключенными, а затем, высадив на остров десантную партию, освободит их, возьмет на борт и доставит в Индию, где те разожгут если не революцию, то крупный антианглийский мятеж.

30 сентября 1914 года Министерство иностранных дел Германии направило в Главный морской штаб директивное письмо, где говорилось: «Эксперты рекомендуют направить легкий крейсер „Эмден“ к Андаманским островам, чтобы освободить там индийских революционеров... и, по возможности, доставить их в Индию».

2 октября 1914 года Главный морской штаб направил в адрес всех военно-морских атташе циркуляр связаться с «Эмденом» и передать ему приказ следовать к Андаманским островам для освобождения заключенных революционеров.

Германское командование в течение всей Первой мировой войны разрабатывало планы сокрушения своих противников путем восстаний и революций.

Немецкой агентуре удалось разжечь ряд подобных восстаний в английских и французских колониях в Африке, в Северной Ирландии и добиться блестящего успеха, сокрушив Россию Октябрьской революцией 1917 года. Но в данном случае в Адмиралтействе почему-то решили не рисковать.

Через пять дней, 7 октября 1914 года был передан следующий приказ: «Приказ № 87, касающийся Андаманских островов, отменяется. Легкому крейсеру „Эмден“ предписывается действовать по собственному усмотрению».

V

23 сентября «Эмден» встретился в условленном месте рандеву с «Маркоманнией», и оба корабля повернули на юго-восток. Мюллер решил уйти из Бенгальского залива, где о его присутствии было широко известно, и перенести операции в район Цейлона. На судоходном пути между Красным морем и Коломбо было чем поживиться.

24 сентября крейсер подошел к Цейлону, держась в 60-70 милях от острова, чтобы не быть обнаруженным. Эфир буквально клокотал. «Эмден» был у всех на устах.

Утром 25 сентября крейсер подошел поближе к побережью Цейлона и к 11:00 южный берег острова появился на горизонте. «Эмден» повернул на запад, держась примерно в 30 милях от берега.

Покрашенный в шаровый цвет корабль, идущий на бездымном угле, едва ли мог быть опознан с берега. Вряд ли здесь были особенно встревожены, поскольку получили из Мадраса оповещение, что «Эмден» ушел в северном направлении. Действительно, около 13:00 на горизонте появился дымок, а за ним — пароход. «Эмдену» не пришлось мчаться к нему. Пароход сам шел навстречу крейсеру, видимо, считая его английским кораблем. А какой еще корабль мог находиться так близко от Цейлона?

Пароход поднял английский флаг. «Эмден», в свою очередь, поднял немецкий флаг, приказав судну остановиться, и спустил шлюпку с призовой командой. Пароход оказался английским сухогрузом «Кинг Ланд» водоизмещением 3650 т, идущем в балласте из Суэца в Калькутту. *С* захваченного судна сняли продовольствие: муку, картофель, свежее мясо и консервы. Экипаж перевезли на «Маркоманнию», а пароход подорвали. Он быстро затонул.

С наступлением темноты крейсер продолжал держаться в 30 милях южнее Коломбо. Видимо, бомбардировка Мадраса произвела впечатление на местные власти: четыре мощных прожектора прощупывали подходы к порту. «Эмден» вышел на судоходную линию между Коломбо и Миникоем — портом на западном побережье Цейлона, где имелся большой маяк, по которому определялись все суда, идущие из Адена в Коломбо.

Около 22:00 сигнальщики «Эмдена» по правому борту заметили пароход, видимо, идущий из Коломбо. «Эмден» пропустил пароход вперед, чтобы тот отошел подальше от порта, а затем нагнал его и приказал остановиться. На борт новой жертвы высадились

лейтенанты Лаутербах и принц Гогенцоллерн. До места захвата парохода чуть не доставали сторожевые прожектора, светившие из Коломбо.

Приз оказался английским пароходом «Тимерик», следующий в метрополию с грузом — 4000 т сахара. Мюллер решил увести корабль за собой и потопить его подальше от Коломбо. Команде судна было приказано собрать личные вещи и приготовиться сойти на шлюпки. Но планы пришлось изменить. Английский капитан пришел в ярость, осознав, что он попал в руки немцев прямо под носом у английских боевых кораблей, охранявших подходы к Цейлону. Английская военно-морская разведка уверила его, что морской путь между Коломбо и Аденом совершенно безопасен, и капитан вышел в море за сутки раньше срока. Он запретил своим подчиненным даже пальцем пошевелить по приказу этих «проклятых немцев».

Это был первый и последний случай, когда призовой команде с «Эмдена» пришлось столкнуться со столь сильным сопротивлением. Обычно спокойный и вежливый Лаутербах, выведенный из себя замечаниями английского капитана по поводу «проклятых вонючих немцев», объявил капитану, что если тот не подчинится, судно будет потоплено прямо на месте. Вмешался Мюллер, приславший на «Тимерик» шлюпку с подкреплениями. Мятежный капитан и его старший механик были взяты под арест. Экипажу дали 10 минут на сборы, запретив брать с собой что-либо кроме носильных вещей. Это был тяжелый удар, поскольку «Тимерик» пришел из Японии, где многие накупили дорогих сувениров.

Матросы очень разозлились, но не на «Эмден», а на своего капитана, поскольку он один успел застраховать свои покупки. Когда капитан «Тимерика» поднялся на борт «Эмдена», он не только ни с кем не поздоровался, но даже не погасил сигарету. Лейтенант Мюке приказал ему немедленно потушить сигарету и вести себя так, как подобает военнопленному. Капитана и его механика заперли в минном погребе.

В этот момент со стороны Миникоя показались огни, и появился ярко освещенный почтовый пароходик. На «Эмдене» решили его «не замечать». Радисты уже перехватили сообщение о том, что голландский почтовый пароход «Куин Эмма» направляется в Коломбо, запрашивая лоцмана.

Мюллер терпеливо ждал прохода голландца, чтобы взорвать «Тимерик». Матросы призовой команды, вернувшиеся с «Тимерика», притащили с собой несколько куриц и свежих яиц, которые решено было отдать тяжело заболевшему механику Штофферсу. Не ожидая, когда подорванный «Тимерик» уйдет на дно, «Эмден» снова пошел на запад, выходя на линию между Коломбо и Миникоем. Лейтенант Лаутербах принес с «Тимерика» относительно свежие газеты. Кроме обстановки в мире, в газетах был напечатан развернутый график прихода в Индию пароходов и время их ухода из индийских портов. Среди прочего газеты, конечно, писали о бомбардировке Мадраса, давая подробности начавшейся в городе паники и оценивая нанесенный ущерб.

Одна из статей была посвящена командиру «Эмдена». Английский журналист называл капитана 2 ранга Мюллера «честным спортсменом». А фирма — производитель мыла, захваченного на «Индусе», поместила в газете рекламу: «Наше превосходное мыло используют даже моряки „Эмдена"».

Не успел «Эмден» повернуть к Миникою, как наткнулся на новую жертву. Пароход был остановлен и призовая команда во главе с Лаутербахом, поднявшись на его борт, установила, что это британское судно «Грайфевел» водоизмещением 4437 т, идущее в балласте в Коломбо. На него решили пересадить пленных и отпустить.

Около двух часов ночи 27 сентября был обнаружен еще один пароход, идущий прямо наперерез курсу «Эмдена». Пароход был остановлен. Ни одному призу так не радовались, как этому. Захваченной пароход оказался английским угольщиком «Буреe», везущим не менее 6500 тонн первоклассного кардиффского угля из Англии в Гонконг для нужд боевых кораблей

Британского флота. Теперь «Эмден» мог не беспокоиться об угле в течение очень длительного времени.

После такой удачной ночи не оставалось ничего другого, как малым ходом следовать навстречу прекрасному рассвету, поднимавшемуся над океаном. Задувал легкий северо-восточный муссон, день обещал быть ясным, море — спокойным. На «Эмдене» провели воскресное богослужение и разрешили "экипажу отдых. Отдых закончился в 13:00, когда на горизонте был обнаружен новый столб дыма, а вскоре появился пароход, идущий прямо на «Эмден». Понадобился всего лишь флажной сигнал, чтобы пароход дисциплинированно остановился. Новой жертвой оказался английский сухогруз «Рибера», водоизмещением 3500 т, идущий в балласте из Адена в Батавию. С парохода сняли часть провизии, перевезли экипаж и отправили его на дно подрывными зарядами.

Капитан «Риберы» оказался очень словоохотливым, а судовой журнал — очень информативным. На своем пути «Рибера» встретила крупный войсковой конвой, доставляющий индийские войска из Бомбея в Красное море. Пароход обменялся сигналами с обоими эскортирующими кораблями: британским броненосцем «Свифтшер» и русским крейсером «Аскольд». Капитан также сообщил, что между Суэцем и Коломбо он встретил много других английских и французских боевых кораблей. Потопив «Риберу», «Эмден» продолжил движение к Миникою. Мюллер подумывал о том, что уже пора вообще уходить из этого района, чтобы не дразнить судьбу, когда около 9 часов вечера еще одна жертва буквально напоролась на крейсер. Ей оказался английский пароход «Фойл», водоизмещением 4147 т, идущий в балласте из Адена в Коломбо.

Пока призовая команда готовилась отправить «Фойл» на дно, с того же направления показались огни еще одного судна. «Эмден» пошел к нему навстречу. По огням определили, что это почтовый пароход, и дали по радио приказ остановиться. Поймать почтовый пароход на «Эмдене» мечтали давно, поскольку на них можно было обнаружить гораздо больше ценностей — вплоть до золота в слитках чем на океанских трудягах с их дешевым грузом. Но на этот раз их ждало разочарование. Судно, название которого было «Диосия», оказалось нейтральным — голландским. Кроме того, оно было пустым: ни почты, ни золота, ни пассажиров. Ему позволили идти дальше.

Настало время отпустить «Грайфевел», на который пересадили всех пленных, включая капитана и механика с «Тимерика», находящихся под арестом на «Эмдене». Дождавшись, когда «Грайфевел» исчезнет из вида, «Эмден» взял курс на Мальдивские острова, чтобы уйти из опасной зоны. Кроме того, усилившийся муссон нагнал крупную зыбь, и нужно было найти какую-нибудь тихую бухту, чтобы погрузить уголь. На пути к Мальдивским островам с «Эмдена» наблюдали необычное и непонятное природное явление. Неожиданно прямо по носу крейсера был обнаружен участок кипящей в клубах пара воды. Затем оттуда, как бы находясь под высоким давлением, высоко в небо ударила струя горячей воды, широкой аркой падая обратно в океан. Этот феномен можно было объяснить тем, что какое-то сильное подводное течение пробилось на поверхность океана. Но никакого теплого течения в этом, месте на картах отмечено не было. «Эмден» успел отвернуть, пройдя в 50 метрах от бьющей с поверхности моря кипящей струи. Но менее маневренная «Маркоманния» угодила прямо под горячий душ.

Весь день 29 сентября прошел в погрузке угля. 30 сентября «Маркоманния» перегрузила остатки своего угля, а также запасы масла, мазута и пресной воды на «Буреск», который становился новой «дойной коровой» «Эмдена».

Закончив выгрузку запасов, «Маркоманния» получила новое задание. Она должна была, избегая оживленных морских путей, встретиться в условленном месте с «Понтопоросом» .и взять с него столько угля, сколько будет возможно. Затем «Маркоманния» должна была взять на борт призовую команду с «Эмдена», находящуюся на «Понтопоросе», заплатить греческому капитану обещанную компенсацию и, как было оговорено, позволить ему идти

куда он захочет. После этого «Маркоманния» должна была прийти в один из портов Голландской Ост-Индии, закупить там провизии для «Эмдена», забункероваться пресной водой и уйти, по возможности, незамеченной, направившись затем на рандеву с «Эмденом». Новая встреча предполагалась в начале ноября.

Команда «Эмдена» высыпала на верхнюю палубу, чтобы попрощаться со своим верным товарищем, с которым они так славно поработали в течение прошедших двух месяцев. Под прощальные крики и пожелание удачи и счастливого плавания старый пароход Гамбург-Американской линии, ставший необычайно высоким из-за пустых трюмов, медленно разворачиваясь, уходил в восточном направлении.

Никто на «Эмдене» и подумать не мог, что они расстаются навсегда. Не желая рисковать, «Эмден» шел ложным курсом, пока «Маркоманния» не исчезла из вида, а затем" повернул к архипелагу Чагос. Там Мюллер хотел дать экипажу необходимый отдых для восстановления сил и произвести на «Эмдене» крайне необходимый ремонт. Кроме того, архипелаг лежал на перекрестке морских дорог между Австралией и Красным морем и между Кейптауном и Коломбо, так что и там можно было хорошо пощипать морскую торговлю противника. При удаче они могли перехватить там и какой-нибудь отставший от конвоя войсковой транспорт, перевозящий австралийских солдат в Средиземное море.

Путь до Диего-Гарсиа — главного порта на архипелаге Чагос — занял более недели. Сигнальщики внимательно оглядывали горизонт в поиске новых жертв, но море было пустынным.

«Эмден» несколько дней крейсировал на линии Австралия-Аден и Кейптаун-Калькутта, но никого не обнаружил. Утром 9 октября «Эмден» добрался до Диего-Гарсиа. Гавань, в которой бросили якорь «Эмден» и «Буреск», была закрыта коралловым рифом, обеспечивая безопасную стоянку. Остров — маленький и круглый по форме, весь зарос кокосовыми пальмами, плоды и кора которых являлись единственными предметами местного экспорта и дохода. Раз в три месяца на остров приходил парусник с почтой и провизией, покидая этот маленький рай с грузом кокосов и копры.

Сразу после постановки на якорь матросы приступили к очистке корпуса «Эмдена». Корабль последний раз был в доке в июне, когда еще находился в Циндао. С тех пор подводная часть крейсера обросла ракушками, значительно снижая скорость хода. Затопляя бортовые отсеки, на «Эмдене» создавали искусственный крен, и матросы чистили подводную часть борта металлическими скребками. Конечно, добраться полностью до подводной части корабля было невозможно, но очистка даже одного квадратного метра положительно сказывалась на скорости хода корабля.

Вскоре на «Эмден» прибыл первый гость. Им оказался помощник директора островной фабрики по производству кокосового масла. После разговора с командиром, гость был отведен в кают-компанию, где не без удовольствия выпил несколько рюмок виски с содовой.

Выяснилось, что в Диего-Гарсиа никто вообще ничего не знал о войне — даже того факта, что она началась. Парусник, приходящий на остров за кокосами, последний раз ушел из Диего-Гарсиа еще до начала войны. А он был единственной связью острова с внешним миром. Помощник директора был французом. Он долгое время принимал «Эмден» за английский корабль и извинялся, что не говорит по-английски. Свою ошибку он понял в кают-компании, увидев там портрет Кайзера, который забыли заменить портретом короля Георга, и был страшно удивлен, узнав, что попал на немецкий крейсер.

Поскольку француз ничего не знал, то ему ничего не стали и рассказывать, объяснив, что крейсер находится в кругосветном учебном плавании и зашел в порт, чтобы провести срочный ремонт. Они так давно находятся в море, что тоже ничего не знают о том, что творится в мире. Француз засмеялся и ответил, что даже если господа ничего не знают, они

все равно знают гораздо больше, чем он. Вслед за своим помощником на крейсер вскоре явился и сам директор, который был препровожден прямо к Мюллеру.

Будучи правительственным чиновником, директор даже сильнее, чем его помощник, жаждал знать, что случилось в мире за последние несколько месяцев. К сожалению, ответил командир «Эмдена», он столько находился в открытом море, что сам ровным счетом ничего не знает.

Выяснилось, что у директора есть и другие проблемы. На его катере сломался мотор, а на острове, естественно, не оказалось никого, кто бы хоть что-то понимал в моторах. С директором был послан на берег унтер-офицер Клюге, который исправил мотор, и в тот же день офицеры «Эмдена» получили письмо с благодарностью и приглашением на завтрак. Вместе с приглашением на «Эмден» прислали целый катер свежих фруктов и огромную живую свинью. В свою очередь, кают-компания «Эмдена» подарила местным чиновникам ящик коньяка, виски и несколько коробок сигар. Они не хотели оставаться в долгу у ничего не подозревающих граждан враждебной страны.

После обеда «Эмден» снялся с якоря и хотел подойти к борту «Буреска» для погрузки угля, что вызвало тревогу и протесты со стороны английского капитана угольщика. В Королевском флоте, объяснил он, даже маленький миноносец не имеет права подходить к борту торгового судна. Если возникает необходимость приема угля в море, то угольщик сам подходит к борту военного корабля. Таково правило.

Мюллер хотел было разрешить команде искупаться в лагуне, но от этой идеи пришлось отказаться: огромные скаты, принятые вначале за грязные мешки, выброшенные в воду, бороздили поверхность бухты во всех направлениях. Иногда они выскакивали из воды, поблескивая на солнце серебристым цветом своей чешуи и размахивая плавниками как крыльями. По ним стреляли из винтовок и вроде в одного попали, но вытащить его на корабль не удалось. Но зато рыбы наловили вдоволь. В бухте ее было видимо-невидимо — совершенно невероятных пород и форм, всех цветов радуги.

Из каждого иллюминатора тянулись лески, не успевающие вытаскивать добычу. Рыбы были розовые, зеленые, синие, коричневые, белые и черные. Они были толстыми, плоскими, широкими и змееподобными, с большими глазами и вообще без глаз, с огромными зубами и беззубые. Корабельный доктор внимательно осматривал рыб, бракуя тех, кого считал ядовитыми. Водились в лагуне и угри, но поймать ни одного не удалось. Иногда они выпрыгивали из воды почти на два метра в высоту, выпрямляясь в полную длину, и падали обратно в воду. Погрузку угля перенесли на ночь, приняв всего 450 тонн.

Утром 10 октября, закончив погрузку угля, «Эмден» ушел из Диего-Гарсиа, не желая более искушать судьбу. Приход в военное время в порт, принадлежащий противнику, и погрузка там угля явилась небывалой в истории авантюрой, которая, к счастью, хорошо закончилась. «Эмден» уходил северо-западным курсом, а когда остров утонул за горизонтом, лег на северо-восток. Некоторое время «Эмден» крейсировал восточнее архипелага Чагос, вдоль морской дороги между Австралией и Аденом, надеясь перехватить какой-нибудь случайный пароход. Но никто не попадался.

Между тем, радисты перехватили сообщение из Коломбо, отвечавшее на запрос с торговых судов — безопасен ли путь между Аденом и Коломбо. Ответ был положительным. Другими словами, англичане знали, что «Эмдена» больше в этом районе нет. Мюллер планировал отсюда направиться к Пенангу, но решил это отложить и еще раз поохотиться у Миникоя.

На «Эмдене» еще не знали, как им повезло, что они успели вовремя убраться из Диего-Гарсиа. Анализируя возможные действия «Эмдена» после потопления последней жертвы, командир английского крейсера «Хэмпшир» капитан 1-го ранга Грант решил провести поиск в районе Мальдивских островов. Затем инстинкт охотника повел Гранта в Диего-Гарсиа. Но к

тому времени, когда «Хэмпшир» в сопровождении вспомогательного крейсера «Эмпресс оф Раша» пришел в кокосовый порт, «Эмден» уже успел улизнуть.

Администраторы фабрики по переработке масла были ошеломлены, узнав, кого они принимали на острове в качестве почетных гостей. Они с готовностью сообщили Гранту курс, которым «Эмден» ушел с острова, хотя Грант отлично понимал, что этот курс ложный. Теперь охоту за «Эмденом» приходилось снова начинать сначала.

Перед немецким рейдером была тысяча дорог на необозримом просторе Индийского океана.

VI

15 октября «Эмден» подошел к атоллу Миладу-Маду — самому северному из Мальдивских островов, где решил принять уголь. Погрузив 280 т, крейсер продолжил свой путь на север, держа курс к Миникою.

В 22:30 прямо по курсу открылся огонь навигационного буя, а еще через полчаса «Эмден» вернулся в тот район, из которого ушел две недели назад с богатой добычей. Лиса снова оказалась в курятнике. В 23:00 со стороны моря показались огни, и «Эмден» полным ходом пошел на перерез новой жертве. Сблизившись, пароходу через мегафон приказали остановиться. Это оказался «Клан Грант» — шотландский сухогруз водоизмещением 3948 т, который с генеральным грузом шел из Англии в Коломбо и другие порты Индии. На судне оказалось много провизии и сигарет. Мюллер решил перегрузить продовольствие на «Эмден», а пока приказал пароходу следовать за крейсером, направившись малым ходом в сторону Коломбо.

Ночью 16 октября «Эмден» развернулся на обратный курс и на рассвете снова вышел на траверз Миникоя, держась вне видимости берега. В 7 утра начали перегружать продовольствие с захваченного парохода. Кроме этого с него сняли некоторые запасные части к паровым машинам и несколько сот огнеупорных кирпичей для котлов.

Верхняя палуба крейсера снова стала напоминать богатую сельскую ярмарку. Работы были в самом разгаре, когда со стороны Адена появился столб густого дыма. Приказав приостановить работы, Мюллер повел крейсер навстречу новой жертве. Вскоре над горизонтом появились отчаянно качающиеся мачты, что бывает обычно у миноносцев при движении полным ходом на океанской зыби. Мюллер приказал пробить боевую тревогу, стараясь до поры до времени держаться подальше от идущего навстречу корабля. К величайшему удивлению всех на «Эмдене», это оказалась землечерпалка, которую менее всего ожидали повстречать посреди океана. Земснаряд ужасно болтало. Просигналив черпалке «Следуйте за мной», «Эмден» вернулся к разгруженному «Клан Грант». Когда лейтенант Лаутербах и его люди с трудом вскарабкались на качающуюся палубу землечерпалки, они, к своему изумлению, были встречены громким смехом капитана и всей команды.

Выяснилось, что эта черпалка, название которой было «Понраббела», ковыляла четырехузловым ходом из Англии в Тасманию, чтобы заменить предыдущую" черпалку, которая утонула где-то по пути. Капитан и команда, получившая перед выходом хороший аванс, радовались, что «форсмажорные обстоятельства» прервали их трудный и опасный поход на середине пути. Слезы радости текли по обветренным щекам капитана, когда он воскликнул: «Слава Богу, что я получил свои 500 фунтов авансом и не утонул по пути с этой развалюхой».

Землечерпалку, сняв с нее ликующий экипаж, утопили артиллерией. К изумлению Мюллера, потребовалось выпустить три снаряда, прежде чем черпалка плавно перевернулась килем вверх и долго плавала в таком положении, как бы дразня Мюллера, которому было жалко тратить на нее еще снаряд. «Понраббела», напоминая кита, проплавала так около часа, а затем, будто опомнившись, быстро ушла на дно. Затем точно

так же расстреляли «Клан Грант», который быстро перевернулся и затонул. Находившихся на нем живых уток выпустили из клеток, и они веселой стайкой хлопая крыльями по воде, плавали в родной стихии вокруг погибающего судна.

«Эмден» повернул на восток, и в 23:00 сигнальщики обнаружили новые огни, идущие прямо на них. Новой добычей оказался английский пароход «Бенмор» водоизмещением 4806 т. Судно было совсем новым — 1912 года постройки и принадлежало судоходной компании Томсена. Оно шло на Дальний Восток, имея в трюмах очень ценный груз: запасные части к паровым машинам, автомобили, мотоциклы, моторные лодки и катера. С парохода сняли экипаж, и вскоре он был взорван. Тяжелый груз быстро утащил «Бенмор» на дно. А «Эмден» продолжал крейсировать малым ходом западнее Миникоя. 17 октября прошло без каких-либо событий, и на следующий день «Эмден» перешел на позицию севернее Миникоя.

Горны и боцманские дудки приветствовали восход солнца. Воскресное утро было превосходным, на море — полный штиль. После традиционного воскресного богослужения сразу же с правого борта на горизонте был замечен дым. Затем над горизонтом появилась полнотелая серая дымовая труба, которая по мере приближения постепенно превращалась в голубую. Это была богатая добыча.

Пароходы Ливерпульской линии. «Блу Фаннел» («Голубая труба»), были хорошо известны. Выяснилось, что новенький — только что со стапеля — английский пароход «Тройлус» водоизмещением 7562 т, идущий из Коломбо в Англию с превосходным грузом меди, каучука и цинка общей стоимостью 25 миллионов марок.

На судне находилось также несколько пассажиров, включая одну женщину. Эта женщина ошеломила лейтенанта Лаутербаха, когда, радостно приветствуя его, назвала командира призовой команды по имени. Оказывается до войны она была пассажиркой на лайнере Гамбург-Американской линии, которым командовал Лаутербах, находящийся тогда в резерве, и хорошо его запомнила. Казалось, что ее даже радовало такое романтическое приключение, как захват ее «пиратами» в открытом море. Женщина ходила по палубе, раздавая сигареты и шоколад изумленным «пиратам». Выяснилось, что внезапное появление «Эмдена» вовсе не было для нее неожиданностью.

Леди путешествовала из Гонконга в Европу. Пароход, на котором она вышла из Гонконга, вскоре вернулся обратно, поскольку были получены сведения, что на пути его поджидает «Эмден». Там она прождала несколько недель, постоянно получая информацию в пароходстве о том, что «Эмден» сидит в засаде у самого входа в порт.

Затем ей удалось добраться до Сингапура, но снова призрак «Эмдена» заставил пароход повернуть обратно. Прождав несколько недель в Сингапуре, дама добралась до Коломбо. Она покинула Коломбо на «Тройлусе», который тут же напоролся на «Эмден». Женщина протягивала к крейсеру руки и радостно кричала: "Я знала, что встречу тебя, мой «Эмден!»

Она готова была снова вернуться в Индию «со всей этой грязной толпой оборванцев».

«Это — настоящая леди», — решили моряки «Эмдена».

Но капитан «Тройлуса» совсем не разделял восторгов «этой психопатки», как он выразился. Напротив, он был в ярости. Офицер британской военно-морской разведки перед выходом из Коломбо посоветовал ему взять на 30 миль севернее обычного пути, и он угодил прямо в лапы к «Эмдену». Это была очень интересная информация — английская разведка направляла свои торговые суда прямо на «Эмден», и Мюллер, чтобы не терять времени, приказал «Тройлусу» держать с левого борта «Эмдена», который теперь шел восточным курсом, выходя на новую линию между Аденом и Коломбо. Около 21:00 слева по носу были замечены огни, и «Эмден» пошел на них. На этот раз в руки «корсаров» попал английский пароход «Сент Эгберт» в 5596 т, который шел с грузом сахара из Коломбо в Нью-Йорк. К сожалению, груз был американским, т.е. нейтральным. Мюллер, обдумывая, что делать с этим пароходом, приказал ему пока держаться около себя. Тем временем в море снова

показались чьи-то огни. После обычной процедуры остановки и досмотра судна выяснилось, что это английский угольщик «Эксфорд», построенный в 1911 году и принадлежавший Тэтину из Кардиффа.

В его трюмах было 6500 тонн отличного кардиффского угля. Это уже был второй угольщик, зафрахтованный английским Адмиралтейством для нужд своего флота, который был захвачен «Эмденом». Теперь на крейсере могли не беспокоиться об угле по меньшей мере в течение целого года! Плохо было только то, что на «Эксфорде» не было радио.

Утро 19 октября застало «Эмден» стоящим без хода среди захваченных пароходов, снова составлявших весьма внушительную эскадру. Почти все офицеры крейсера находились в призовых командах, а в расположении Мюллера оставались лишь штурман, старший артиллерист и минер, не считая двух не очень опытных младших лейтенантов.

И в этот момент со стороны Адена появилась еще одна жертва. На этот раз призовую команду пришлось формировать из одного младшего лейтенанта и трех матросов. Новым призом оказался английский пароход «Чилкана» водоизмещением 5220 т. Судно было построено в 1910 г и принадлежало Индо-Британской судоходной компании в Лондоне. Уже казалось, что «Эмден» стоит в каком-то небольшом порту, а вокруг кипит обычная портовая жизнь и суета.

Пароходы разгружались, кругом сновали шлюпки и катера с людьми и грузами. Капитан «Чилканы» покидал судно со слезами на глазах, а команда, состоявшая исключительно из китайцев, напротив, с радостными улыбками, поскольку им авансом оплатили рейс. Китайцев Мюллер тут же нанял снова и послал их кочегарами на «Буреск» и «Эксфорд», пообещал щедрый аванс.

Пленные экипажи «Клан Гранта», «Понраббелы» и «Бенмора», находящиеся еще на «Буреске», были переведены на «Сент Эгберт», который сразу стал напоминать судно по эвакуации беженцев. Между тем, «Эмден» выпустил несколько снарядов по «Тройлусу». Пароход накренился на левый борт, но долго отказывался тонуть. Тем временем моряки крейсера демонтировали радиостанцию на «Чилкане» и перенесли ее на «Эксфорд».

Как основной угольщик «Эмдена», «Эксфорд» должен был иметь со своим патроном устойчивую связь. Все эти работы привлекли внимание нескольких огромных акул, которые шныряли между пароходами, надеясь в этой сутолоке чем-нибудь поживиться. Их отгоняли винтовочными выстрелами. Акул сопровождала целая стая бело-синих лоцманов. Лейтенанту Гайде удалось подстрелить одну из них с мостика «Эмдена» и то случайно. В азарте охоты офицер уронил за борт свой пробковый шлем. Акула тут же цапнула его и получила пулю в голову. Медленно перевернувшись брюхом вверх, она ушла на дно, провожаемая верными лоцманами. А «Эмден» продолжал время от времени постреливать по не желавшему тонуть «Тройлусу». В пароход уже было выпущено 6 снарядов, а он еще держался на воде.

Было 15:00. Мюллер приказал открыть кингстоны на «Чилкане», и пароход быстро затонул. В это же время заполненный пленными «Сент Эгберт» получил разрешение следовать в один из индийских портов, кроме Бомбея и Коломбо.

Капитана предупредили, что если его перехватят на подходе к этим портам, то он будет потоплен немедленно. Мюллер хотел, чтобы у капитана сложилось впечатление, что «Эмден» собирается продолжать оперировать в районе Коломбо или Бомбея.

В 18:15 «Тройлус», получив 12-й снаряд, наконец опрокинулся и затонул. С наступлением темноты «Эмден», сопровождаемый захваченными пароходами, повернул на юг. Ночью начался ливень. На «Эмдене» всегда ждали этого события с нетерпением, внимательно следя за тучами. Как только ливень начинался, на крейсере подавалась команда: «Всем голышом наверх! Под душ!»

Пресную воду приходилось экономить, а тропический ливень давал всем возможность помыться от души. Пять котят, родившихся на «Эмдене», уже подросли. Чтобы отличить их

друг от друга, на каждого одели ошейник различного цвета и каждому было дано имя. Именами для котят служили названия захваченных пароходов. Поэтому по палубе бегали и резвились веселые и пушистые малыши: Понтопорос, Индус, Кабинга и Кинг Лад. Пятого котенка хотели было назвать Дипломат, но это имя ему явно не подходило. При маленьком тельце он имел длинные тонкие лапки и огромную голову с внушительными ушами и большими глазами. Его назвали Маленький Идиот.

Свободные от вахт офицеры и матросы приглядывали, чтобы вечно играющие котята не вывалились за борт. Их так и называли: «кошачья вахта». Однажды Маленький Идиот исчез. «Кошачья вахта» клялась, что он не сыграл за борт, но им не особенно верили. Печаль охватила моряков. К всеобщей радости, во время вечерней поверки Маленького Идиота нашли мирно спящим в ящике от 105-мм снарядов. Он пробрался туда через шахту для подачи снарядов и, видимо, слегка повредил заднюю лапку, поскольку несколько дней прихрамывал.

Кошки были не единственными животными, обитающими на крейсере. На баке в специальной клетке жили две постоянно хрюкавшие свинки, а рядом с ними — несколько овец и баранов. Далее в корму проживала целая стайка голубей, обычно восседающая на леерах и в испуге перелетающая на одну из дымовых труб. По палубе бегали и несколько цыплят-сирот, чью маму случайно смыло за борт. Королевой всего корабельного зверинца была миниатюрная антилопа, которую старпом Мюке обнаружил на «Клан Гранте» и принес на крейсер.

Кроме игр с животными на «Эмдене» почти ежедневно устраивались концерты матросского ансамбля, поющего песни под гитару и аккордеон.

VII

20 октября 1914 года «Эмден» шел южным курсом по Индийскому океану, предоставив экипажу полный отдых, насколько это вообще возможно на военном корабле в боевой обстановке.

Капитан 2-го ранга Мюллер планировал произвести внезапное нападение на Пенанг, где рассчитывал поймать врасплох и уничтожить боевые корабли противника. Мюллеру уже надоело топить торговцев, ко времени выхода крейсера из Циндао было захвачено и уничтожено уже 22 судна общим водоизмещением более 100 тысяч тонн.

В глазах мировой прессы «Белый Лебедь Востока», как до войны называли «Эмден», превратился в «Черного Волка», столь же кровожадного, сколь и трусливого, поскольку он постоянно уходил от целой своры «охотничьих псов», рыскавших по океану для его поимки и уничтожения.

Мюллер решил доказать, что уничтожение торговых судов — это далеко не все, на что способен его «Эмден». На горизонте снова появился дымок, но Мюллер, решив не отвлекаться от главной задачи, дал ему уйти.

Крейсер продолжал идти южным курсом, огибая Цейлон. Ночью снова хлынувший тропический ливень сделал видимость нулевой к великой радости экипажа, который в очередной раз помылся, и самого Мюллера, поскольку ливень скрыл крейсер от посторонних глаз.

21 октября около 14:00 Мюллер приказал «Эксфорду» уходить с последующей встречей в условленном месте, а сам в сопровождении одного «Буреска» пошел дальше. Проскочив через морскую дорогу между Коломбо и Сингапуром, «Эмден» повернул на восток — в южную часть Бенгальского залива.

На мостике «Эмдена» все изнывали от нестерпимой жары и духоты. В штурманской рубке было и того хуже, но Карл Мюллер, одетый как всегда в свой безукоризненно чистый и застегнутый на все пуговицы белый китель, просиживал там часами, зарывшись с головой в карты, лоции и наставления по мореплаванию.

Офицеры полагали, что их командир планирует очередную охоту за торговыми пароходами. Никто не предполагал, что Мюллер обдумывает план нанесения удара по Пенангу. Подходы к острову Пенанг были опасно мелководны.

Остров, на котором находился порт Джорджтаун, был отделен от Малаккского полуострова узким проливом, куда можно было проникнуть с севера или с юга: Для «Эмдена» единственным возможным проходом был северный, но входить в него было очень опасно, особенно ночью. Если бы там оказался какой-нибудь французский крейсер или даже эсминец, «Эмдену» пришлось бы принять бой, загнав самого себя в горлышко бутылки. Но в случае успеха, если бы в Пенанге удалось уничтожить помимо стоявших там торговых судов какой-нибудь боевой корабль союзников, то эффект от этой операции мог быть еще большим, чем при бомбардировке Мадраса. Это бы временно прервало всю морскую торговлю, идущую через Сингапур, и нанесло бы очередной удар престижу Великобритании.

На корабле наступило тревожное ожидание. Ничего не зная о планах своего командира, офицеры и матросы крейсера заметили, что Мюллер уже позволил пройти мимо нескольким торговым судам. Значит он готовит какую-то особую операцию.

22 октября было днем рождения германской императрицы. «Эмден» разукрасился стеньговыми флагами и вымпелами. В 10:00 на палубе было торжественное построение — офицеры и матросы впервые одели парадную форму при орденах. Все выглядело, как в мирное время. Мюллер обратился к экипажу с краткой речью о любви Императрицы «к народу и Фатерланду». Матросы прокричали троекратное «Ура!», оркестр сыграл «Стражу на Рейне», и «Эмден» произвел салют в 21 залп. Так было положено по уставу.

26 октября около часа ночи с «Эмдена» увидели вдали очертания Никобарских островов. Под их прикрытием Мюллер решил пополнить запасы угля. Начавшаяся в 7 часов утра работа завершилась к 16:00, после чего «Буреск» был отпущен. Угольщику было приказано следовать в условленное место встречи, где ожидать «Эмден» сколько позволят запасы провизии и пресной воды, а затем, если «Эмден» за это время не появится, уходить в один из нейтральных портов.

В 18:00 «Эмден» снялся с якоря и взял курс на Пенанг, следуя со скоростью 12 узлов. Вскоре крейсер пересек морскую дорогу между Калькуттой и Сингапуром. Теперь даже самый «жирный» транспорт не мог заставить «Эмден» остановиться или изменить курс.

Ночью 27 октября Мюллер приказал увеличить скорость до 17 узлов. Утром, как и перед бомбардировкой Мадраса, командир «Эмдена» собрал в своей каюте офицеров, посвятив их в план задуманной им операции и дав каждому соответствующие инструкции.

На корабле приготовились к бою. Люди помылись и одели чистую форму. В 17:00 прозвучала давно ожидаемая команда: «Всем собраться на юте!»

Уже по лицам своих офицеров собравшиеся матросы поняли, что им предстоит услышать нечто необычное. Затем заговорил командир. Кратко рассказав о своих планах, он отметил, что их выполнение полностью зависит от мужества и мастерства матросов. Матросы слушали спокойные и ясные слова своего командира, нисколько не сомневаясь в успехе задуманного плана.

Но всем стало ясно, что операция в Пенанге не будет иметь ничего общего с той; что была осуществлена у Мадраса. Там Эмден" бомбардирован порт, находясь фактически в открытом море и имея возможность в любой момент снова раствориться в океане. В Пенанге же ему предстояло действовать в узкости, как бы внутри трубы, где не было никакой свободы маневра и можно было легко оказаться заблокированным. Более того, всем было ясно, что ничтожные 105-мм орудия «Эмдена» не способны нанести даже захваченным врасплох боевым кораблям противника быстрый ошеломляющий урон, а потому вся надежда была на торпеды. А это означало, что крейсер должен был находиться от своих противников (а кто они и сколько их, никто не знал) на дистанции эффективного торпедного залпа.

В течение ночи 28 октября на «Эмдене» регулировали скорость хода таким образом, чтобы появиться в Пенанге на рассвете. Все котлы крейсера были под парами, орудия и дальномеры проверены, а на верхней палубе снова была установлена четвертая фальшивая труба. В 2 часа ночи прямо по носу открылись белые огни входного маяка Пенанга. Команде был подан праздничный завтрак, состоявший из молочного супа, особо любимого матросами.

Мудрый старпом Мюке утверждал, что матрос лучше всего воюет после вкусной и сытной трапезы. Вскоре наступил очень ответственный момент следования по северному проливу, ведущему в Пенанг. Южный был слишком мелководным для «Эмдена».

На вахту встал лейтенант Лаутербах, который в бытность свою капитаном торгового флота часто приходил в Пенанг, ведя суда именно этим путем. Всех на «Эмдене» снова удивил тот факт, что хотя подходил к концу уже третий месяц войны, все маяки, входные и створные огни Пенанга светили, как в мирное время.

Сильное попутное течение подгоняло крейсер, опережая тщательно рассчитанный график его появления в порту. Заметив идущий за ним пароход, Мюллер сбавил скорость, дав возможность неизвестному судну появиться в порту раньше его. Пропустив вперед идущий за ним пароход, «Эмден» увеличил скорость до 18 узлов и пошел прямо на огонь входных буев, разделяющих внешний и внутренний рейды Пенанга.

Зоркие глаза сигнальщиков внимательно смотрели сквозь предрассветные сумерки, из которых в любую минуту мог выскочить какой-нибудь сторожевой миноносец, а то и кто-нибудь пострашнее. Внутри порта находилось несколько островков, и в их тени также могла притаиться любая засада. Но пока ничего еще не произошло, если не считать нескольких выходящих из порта груженых джонок и рыбачьих суденышек.

Обойдя один из островков, с «Эмдена» обнаружили в двадцати метрах по правому борту гребной баркас, явно принадлежавший лоцманской службе порта. Было очевидно, что с баркаса не опознали «Эмден» как корабль противника, но хотели бы знать, почему крейсер входит во внутреннюю гавань Пенанга на такой высокой скорости.

«Эмден» шел полностью затемненный, без флага и с четвертой фальшивой трубой, что делало его похожим на английские крейсера типа «Ярмут». «Эмден» остановился прямо у входного буя, слегка развернувшись вправо. Перед ним открывался панорамой внутренний порт, ярко освещенный, как железнодорожный вокзал в день национальных праздников. Было 04:50. Уменьшив скорость, «Эмден» прошел входные буи.

Все бинокли жадно обшаривали то место гавани, где на картах была указана стоянка военных кораблей.

Кто там находится? Здесь ли броненосные крейсера «Дуплекс» и «Монткальм»?

Калейдоскопический эффект множества ярких огней не давал возможности разобрать что-либо толком, кроме фантастической паутины из дымовых труб и мачт. Освоившись с обстановкой, сигнальщики «Эмдена» разглядели темные массивные силуэты боевых кораблей, беззаботно спящих на якорях с включенными огнями. Опознать их было трудно. Приблизившись на 1200 метров, с «Эмдена» разглядели на фоне огней силуэт крупного боевого корабля с высокой мачтой между второй и третьей дымовыми трубами.

Приблизившись на 800 метров, в этом корабле опознали русский легкий крейсер «Жемчуг». На нем не было заметно никаких признаков жизни.

Корабль мирно спал. Даже его вахта, судя по всему, не опознала в «Эмдене» немецкий крейсер.

Темный силуэт русского крейсера, отчетливо проектирующийся на фоне неподвижных огней, представлял идеальную цель для торпедных аппаратов «Эмдена».

В 05:18 капитан 2 ранга Мюллер приказал открыть огонь. Минный офицер лейтенант Витгефт рванул на себя спусковой рычаг торпедного аппарата. И тут же бортовым залпом ударили орудия немецкого крейсера, а на мачте взвился германский флаг.

11 секунд понадобилось торпеде, чтобы пройти расстояние до сонного русского крейсера и поразить его в борт за последней трубой. Над «Жемчугом» поднялся большой столб воды и огня, корму русского крейсера подбросило вверх, а затем она быстро осела в воду почти до кормового флагштока. Между тем, снаряды пяти бортовых орудий «Эмдена» рвали носовую часть «Жемчуга», где располагались кубрики русских матросов.

Звук орудийных залпов громовым эхом распространялся по узкой акватории порта. Носовая и кормовая части русского крейсера были охвачены пламенем, носовая надстройка разрушена, по палубе в панике метались уцелевшие моряки.

Мюллер резко отвернул влево, приблизившись к стоявшим в другой части гавани торговым судам — главным образом английским и японским.

Пока «Эмден» разворачивался, над ним просвистело несколько снарядов. Уцелевшие моряки «Жемчуга» добрались до орудий, и открыли огонь по «Эмдену». Их 120-мм снаряды, перелетая через «Эмден», рвались среди торговых судов, нанося им повреждения.

Затем началась стрельба с другой стороны, где у освещенного мола стояли французское авизо «д'Ибервилль» и два миноносца. Их снаряды также летели в сторону торговых судов и даже попали в один английский пароход.

Осторожно маневрируя среди торговых судов с помощью руля и машин, «Эмден» разворачивался на обратный курс, продолжая вести огонь по пылающему «Жемчугу». Нужно было уничтожить русский корабль прежде, чем он сам мог использовать свои торпедные аппараты.

Когда «Эмден» закончил разворот, из его торпедного аппарата левого борта была выпущена по «Жемчугу» еще одна торпеда.

На «Эмдене» считали секунды: одна... две... три...

В 05:28 гром торпедного взрыва, перекрывая грохот орудий, взметнул над «Жемчугом» еще один столб воды, огня и дыма. Вторая торпеда попала в борт «Жемчуга» прямо под разрушенной носовой надстройкой: В воздух выше мачт полетели обломки, и клубы желто-черного дыма окутали корабль. Русский крейсер разломился пополам.

Когда через две минуты дым немного рассеялся, на том месте, где стоял «Жемчуг», из воды сиротливо торчала верхняя стеньга его мачты. Между выпуском первой и второй торпеды прошло менее 10 минут.

С одним противником было покончено. Теперь с «Эмдена» хорошо были видны и другие военные корабли, находящиеся в порту. Теперь предстояло заняться ими.

«Эмден» развернулся вправо, чтобы быстро уничтожить «д'Ибервилль» и столько торговых судов, сколько возможно.

Последняя задача была очень трудной, поскольку Мюллеру хотелось быть полностью уверенным в национальной принадлежности этих судов. Но в этот момент со стороны внешнего рейда в гавани появился еще один французский военный корабль, наполовину закрытый клубами собственного дыма.

Его появление спасло «д'Ибервилль» и еще два неопознанных французских миноносца («Фронда» и «Пистолет»), поскольку видя, что новый противник отрезает ему выход из порта, Мюллер сразу же о них забыл и направил «Эмден» на нового противника.

С мостика крейсера новый корабль опознали как эсминец, и Мюллер готов был даже таранить его, чтобы вырваться из мышеловки. С дистанции около 6000 метров «Эмден» открыл огонь. Первые снаряды легли мимо, поскольку из-за сильной рефракции оптические приборы неправильно определили расстояние. Неизвестный корабль резко довернул вправо

и пошел по направлению к берегу, дав возможность себя точно опознать. Он оказался яхтой губернатора. «Эмден» немедленно прекратил огонь, хотя один снаряд все-таки попал в трубу яхты, к счастью, никого не убив и не ранив.

Однако, когда все это выяснилось, «Эмден» уже вышел из внутренней гавани, куда снова возвращаться было уже слишком рискованно. Хотя и с неохотой, Мюллер заставил себя забыть об «д'Ибервилле» и стоявших в порту транспортах.

Выйдя без всяких помех из порта, Мюллер приказал спустить стеньговые флаги и собрать экипаж на юте. Там лейтенант Мюке объяснил матросам, что они вели бой с легким русским крейсером «Жемчуг», который по тоннажу, скорости хода и торпедному вооружению был равным «Эмдену», но превосходил его по главному калибру артиллерии. На «Жемчуге» стояли 120-мм орудия, а не 105-мм, как на «Эмдене». Это был первый бой крейсеров в истории, подчеркнул Мюке, когда один из них был потоплен торпедами.

Матросы еще не успели остынуть от горячки боя, как по «Эмдену» снова зазвучали сигналы боевой тревоги. Сигнальщики обнаружили еще какой-то корабль, приближавшийся с севера.

На этот раз, несмотря на все рефракции и оптические обманы, никаких сомнений не было, что это военный корабль. Видимо, он нес сторожевую службу у северного входа в пролив и получил радиопризыв о помощи. «Эмден» пошел на сближение с новым противником, и с дистанции около 7000 метров всем на мостике немецкого крейсера стало ясно, что перед ними эскадренный миноносец. Он шел на «Эмден» по пеленгу 3-4 градуса с правого борта, подняв трехцветный французский флаг. Не принял ли он, благодаря фальшивой трубе, «Эмден» за английский крейсер «Ярмут»?

Снова были подняты стеньговые флаги. «Эмден» развернулся влево и с расстояния 4300 метров открыл огонь из 105-мм орудий левого борта.

В этот момент французский миноносец совершил ошибку. Вместо того, чтобы попытаться выйти в торпедную атаку, он резко отвернул влево, направляясь к берегу. Это и решило его судьбу, поскольку на этот маневр ушло драгоценное время, необходимое «Эмдену» для пристрелки. Третьим залпом «Эмден» накрыл французский миноносец, превратив его в груду исковерканного и горящего металла. На нем взорвались котлы, и огромное облако пара поднялось высоко в небо.

Расстояние между кораблями уменьшилось. Горящий француз покачивался без хода на волнах, но его доблестные матросы вели по «Эмдену» огонь из кормового орудия, но, к счастью, не достигли попаданий. Они даже умудрились выпустить по «Эмдену» торпеду, которая также прошла мимо. А залпы «Эмдена» продолжали разрывать миноносец на куски.

Вскоре он совсем исчез в клубах дыма и пара, и после десятого залпа Мюллер приказал прекратить огонь, ожидая, что миноносец поднимет белый флаг.

Трубы и мачты на нем были сбиты, мостик был полностью разрушен, но белого флага нигде не было видно, и приходилось соблюдать осторожность, т.е. особенно близко не подходить, поскольку торпедные аппараты эсминца еще вполне могли действовать.

«Эмден» не мог рисковать получить хоть какие-либо повреждения, не имея базы, где бы он мог их отремонтировать. Для крейсера это бы означало конец его боевой деятельности. И Мюллер приказал дать по миноносцу еще один залп. После этого французский корабль стал уходить носом в воду, задирая корму, и вскоре исчез с поверхности моря. Подойти близко к месту гибели миноносца мешала и другая опасность.

В ходе боя «Эмден» сошел с фарватера и мог в любую минуту сесть на мель. Спустив стеньговые флаги, крейсер стал задним ходом отходить от места гибели миноносца, на ходу спуская шлюпки, чтобы подобрать уцелевших.

Когда шлюпки с «Эмдена» подошли к месту гибели, французские моряки отчаянно пытались отплыть в сторону, чтобы не попасть в плен. Антигерманская пропаганда так подействовала на них, что они не сомневались в собственной гибели в случае попадания в руки немцев. Из 76 человек экипажа миноносца «Эмдену» удалось подобрать 36, включая одного офицера. 12 из них были ранены, причем один — тяжело.

Из опроса спасенных выяснилось, что противником «Эмдена» был французский миноносец «Мушкет» водоизмещением 310 тонн. Он был построен в 1902 году и вооружен одним 65-мм и шестью 47-мм орудиями, а также двумя торпедными аппаратами. «Мушкет» нес сторожевую службу у северного входа в пролив, стоя под берегом. Французские моряки рассказали, что они видели, как «Эмден» шел по проливу, но из-за четвертой «трубы» приняли его за английский крейсер «Ярмут». Услышав канонаду в порту, они снялись с якоря, надеясь перехватить «Эмден» при возвращении и торпедировать. Они поведали также, что взрывной волной от первого же залпа «Эмдена» за борт сбросило почти половину их экипажа. Другие сами начали бросаться в воду, спасаясь от града снарядов. Их командиру лейтенанту Теройнну перебило ноги, но он оставался на мостике до конца. Затем доблестный офицер привязался к поручням мостика и ушел на дно вместе со своим кораблем.

Для «Эмдена» настало время быстро исчезнуть. Радиостанция Пенанга уже сообщила всему миру о дерзком налете немецкого крейсера, и можно было не сомневаться, что противник организует преследование. Действительно, вскоре за кормой «Эмдена» появился еще один французский миноносец. Держась на почтительном расстоянии, он постоянно сообщал в эфир данные о месте и курсе «Эмдена», наводя на него крупные корабли. (Это был французский миноносец «Фронда», который в момент появления «Эмдена» в Пенанге стоял без паров и не был уничтожен лишь по счастливой случайности.)

«Эмден» увеличил скорость до 22 узлов и лег на северо-западный курс, чтобы ввести в заблуждение «Фронду» и сигнальную станцию на северном выходе из пролива. Время шло, а избавиться от преследователя не удавалось — французский миноносец имел равную с «Эмденом» скорость. Мюллеру оставалось только надеяться, что другие корабли противника не успеют вовремя присоединиться к «Фронде», а сама «Фронда» с ее незначительными запасами угля долго не продержится на хвосте у «Эмдена».

Проблема, однако, разрешилась гораздо быстрее, чем ожидалось. Небеса, которые постоянно покровительствовали «Эмдену», вмешались и на этот раз, ниспослав на землю очередную порцию тропического ливня, под прикрытием которого немецкий крейсер снова исчез. Через несколько часов, когда тучи рассеялись и снова показалось солнце, «Эмден» находился уже один в открытом море. Преследователь исчез. «Эмден» сбавил скорость до 17 узлов. Мюллер намеревался выйти на морской путь между Рангуном и Пенангом, чтобы обнаружить там какой-нибудь пароход, чтобы передать на него пленных, в первую очередь — раненых.

Страдания раненых французов напомнили немецким морякам о реалиях войны. Большинство имели осколочные ранения, а несколько кочегаров-анамитов были тяжело обожжены.

До 16:00 «Эмден» крейсировал по линии Сингапур-Рангун, но не повстречал никого. На следующий день, как и планировал Мюллер, «Эмден» вошел в пролив Сент-Джордж между Никобарскими островами и в 22:00 благополучно его прошел.

Теперь немцы могли считать себя более или менее в безопасности. Мюллер разрешил остановить левую машину, нуждавшуюся в небольшом ремонте, и крейсер, идя малым ходом, повернул на юго-запад, а затем — на запад.

Совершив один из самых дерзких налетов на базу противника, который местные газеты вскоре назовут «самой невероятной морской авантюрой», «Эмден» снова исчез, не получив ни царапины.

VIII

В течение ночи 29 октября двое раненых французских пленных скончались. Их со всеми воинскими почестями похоронили в море. Тропическая жара не давала возможности мешкать. Экипаж «Эмдена» был построен на палубе в парадной форме.

Пленных собрали у трапа правого борта, где лежали оба умерших, зашитые в парусину и покрытые триколором Французской Республики. На верхнюю палубу был вызван почетный караул, машины крейсера остановлены.

Капитан 2 ранга Мюллер произнес краткую речь сначала по-немецки, а затем по-французски. Он напомнил, как доблестны были двое погибших, отдавших жизнь за свою страну.

После общей молитвы и трехкратного винтовочного салюта тела умерших были преданы морю. Ночью 30 октября умер еще один французский пленный. Его также похоронили в море с отданием всех воинских почестей.

Мюллер понимал, что условия на «Эмдене» таковы, что в итоге перемрут все тяжелораненые. В 04:00, наконец, на горизонте был обнаружен долгожданный дымок, и крейсер изменил курс, направляясь навстречу ему. Появившийся вслед за дымом красивый белый пароход был остановлен. Судно оказалось английским под названием «Ньюборн» водоизмещением 3000 тонн, следовавшим с грузом соли из Англии в Сингапур. Пароходу оставалось не более 12 часов, чтобы дойти до голландского порта Сабанг, где имелся первоклассный госпиталь. Капитан, который при виде «Эмдена» уже мысленно распрощался со своим судном, чуть не умер от счастья, узнав, что его отпускают с французскими пленными моряками.

Перед отправкой со всех пленных взяли подписку не участвовать больше в боевых действиях против Германии в этой войне. От имени спасенных уцелевший офицер с «Мушкета» поблагодарил Мюллера за гуманное обращение с пленными на борту «Эмдена».

Когда английский пароход дал ход, французские моряки, собравшись на его верхней палубе, взмахами рук прощались с «Эмденом». Немецкий крейсер лег на западный курс и, дождавшись, когда «Ньюборн» исчез из вида, повернул на юг, направляясь на рандеву с «Буреском» в сорока милях западнее северо-западной оконечности острова Симойли.

31 октября в 03:00 наблюдатели в «вороньем гнезде» на мачте «Эмдена» увидели «Буреск».

Угольщик, следуя полученным инструкциям, все это время оставался в указанном квадрате и мог стать легкой добычей любого военного корабля противника. Но удача все еще была на стороне «Эмдена».

В воскресенье 2 ноября «Эмден» продолжал идти юго-восточным курсом. На праздничном построении Мюллер, пользуясь своей властью командира корабля, находящегося в отдельном плавании, наградил 40 матросов медалью «За доблесть в бою». Затем, воспользовавшись хорошей погодой, крейсер подошел к «Буреску» и пополнил запасы угля. Около полудня со стороны Паданга появился парусный вельбот, идущий из-за полного штиля под бензиновым двигателем. Описав широкую циркуляцию вокруг крейсера, вельбот, подняв голландский флаг, подошел к трапу левого борта «Эмдена», наполнив кают-компанию корабля парами бензина. Из вельбота появился некто в форме цвета хаки и, поднявшись на палубу «Эмдена», представился вахтенному офицеру в качестве капитана Голландской колониальной армии, являющегося представителем местных властей. Его препроводили прямо к Мюллеру. Там голландский офицер заявил, что прибыл исключительно для того, чтобы убедиться в том, что «Эмден» принимает уголь вне трехмильной зоны голландских территориальных вод. Мюллер заверил колониального капитана, что это не так, и угостил виски.

Виски быстро развязало голландцу язык. Он рассказал, что вчера Португалия объявила Германии войну, что, впрочем, мало обеспокоило Мюллера. «Эмден» и «Буреск», принимая уголь, медленно дрейфовали в голландские территориальные воды, но благодаря виски, все обошлось без международных инцидентов.

В 3 часа дня голландец оставил крейсер в прекраснейшем расположении духа, пожелав «Эмдену» счастливого плавания. Через два часа, закончив погрузку угля, «Эмден» взял курс на запад. Когда голландский остров пропал за горизонтом, крейсер повернул на юго-восток, направляясь в пролив Зунда между Явой и Суматрой. Около этого пролива Мюллер рассчитывал начать новый отлов торговых судов. Очень хотелось захватить несколько японских транспортов в отместку за беспощадную бомбардировку Циндао японскими линейными кораблями.

Двое суток «Эмден» крейсировал в районе пролива Зунда, но никого обнаружить не смог. Затем крейсер пошел на условленное место рандеву с «Эксфордом», но угольщика там не оказалось. Наступило воскресенье 8 ноября. На крейсере провели традиционное воскресное богослуженье. На легких крейсерах немецкого флота пастора по штату не полагалось, и протестантское богослужение должен был вести старший из офицеров-протестантов, т.е. сам командир крейсера капитан 2-го ранга Мюллер. По воскресеньям, после утренней проверки, боцманские дудки созывали матросов-протестантов на шканцы для церковной службы. Корабельный оркестр играл церковные гимны, затем читался вслух отрывок из Библии, Мюллер выступал с проповедью, а в заключение все хором пели молитву Создателю. В это же время на полубаке проходила месса католиков, проводимая старшими из католических офицеров — младшим лейтенантом Жераром и принцем Гогенцоллерном, когда Жерар стоял вахту. Католики читали деяния Апостолов и Евангелие, пели литанию и получали святое причастие. Мюллер настаивал, чтобы церковные службы на крейсере проводились регулярно со всем возможным церемониалом. Это, по мнению командира, давало матросам необходимую разрядку в ходе почти непрерывного напряжения и тяжелых работ.

После окончания службы на горизонте появился «Эксфорд». Его опоздание на рандеву объяснялось тем, что в горячке угольных погрузок на «Эмдене» и угольщиках забыли синхронизировать хронометры. Это была ошибка, которая, в принципе, стала для «Эмдена» роковой. С «Эксфорда» на «Эмден» вернулся лейтенант Гропиус, а командование угольщиком принял лейтенант Лаутербах. На всех трех кораблях были синхронизированы хронометры. Лейтенант Лаутербах получил новое место для рандеву у острова Сокотра на противоположной стороне Индийского океана.

Мюллер решил полностью сменить район будущих операций «Эмдена». Матросы «Эмдена» провожали уходящий за горизонт угольщик, не думая, что видят его в последний раз.

Торговые суда не появлялись, как будто их кто-то вымел с поверхности океана, и Мюллер решил нанести визит на Кокосовые острова, где намеревался уничтожить кабельную подстанцию и радиостанцию на острове Дирекция. Этой акцией Мюллер надеялся инициировать панику в Австралии, которая осталась бы без кабельной связи с Метрополией, а также создать ложное впечатление о своем уходе в Тихий океан. Это, по мнению Мюллера, создало бы на какое-то время элемент внезапности при появлении «Эмдена» на выходе из Красного моря, куда он был намерен направиться для продолжения крейсерской войны против союзного судоходства. Находящийся в этом районе легкий крейсер «Кенигсберг» вести эту войну уже не мог, так как был, судя по английским сообщениям, блокирован в дельте реки Руфиджи. В 19:00 Мюллер отпустил «Буреск» с приказом следовать в точку примерно в 30 милях севернее Кокосовых островов, чтобы затем, по получении распоряжения по радио, снова присоединиться к крейсеру. А сам «Эмден» пошел по направлению к Дирекции, где Мюллер рассчитывал появиться на рассвете.

Он планировал высадить на остров десантную партию для уничтожения всего оборудования связи. Кроме того, командир «Эмдена» надеялся перебить кабель, ведущий в Австралию, отбуксировав его затем подальше в море, чтобы сделать ремонт почти невозможным. Планируя эту операцию, Мюллер исходил из того, что поблизости нет боевых кораблей противника. Служба радиоперехвата на «Эмдене» работала превосходно. Конечно, вся радиосвязь боевых кораблей противника была закодирована, но любой сигнал, переданный в эфир, выдавал присутствие корабля, а различные методы в передаче сигналов предоставляли дополнительную информацию.

Опытные радисты мгновенно определяли разницу между передатчиками системы «Маркони» и «Телефункен», а по почерку радистов точно определяли: идет ли передача с торгового или военного корабля. Обычно на «Эмдене» соблюдалась строжайшая радиодисциплина. Крейсер почти не выходил в эфир, общаясь со своими угольщиками с помощью письменных приказов, где указывались координаты рандеву, флажных семафоров, сигнальных фонарей и прожекторов.

На Кокосовых островах о присутствии германского крейсера узнали, когда он своим мощным «Телефункеном» стал вызывать «Буреск». В ответ вышла в эфир радиостанция острова Дирекции, запросив позывные передающего корабля. Не получив ответа, радист просто выглянул в окно и увидел неизвестный военный корабль, стоявший на якоре недалеко от входа в гавань. И тогда островная станция стала передавать сигналы SOS.

Что заставило Мюллера, так долго поддерживающего на крейсере строгую и продуманную радиодисциплину, поступить столь опрометчиво — неизвестно, но именно это и погубило «Эмден». Именно это, а не какие-нибудь спланированные британским Адмиралтейством контрмеры или продуманные действия по поиску «Эмдена» кораблями четырех крупнейших морских держав. Другими словами, произошла чистая случайность.

Так случилось, что крупный конвой войсковых транспортов, идя под эскортом целой армады боевых кораблей на случай встречи с «Эмденом», проходил в районе Кокосовых островов как раз в то время, когда туда прибыл немецкий крейсер.

Как всегда, на «Эмдене» внимательно прослушивали эфир и пришли к выводу, что в оперативном районе нет боевых кораблей противника. Какой-то корабль, ответивший на SOS островной станции, по мнению радистов, находился примерно в 250 милях от острова. Из этого следовало, что даже в режиме полного хода, ему потребуется более 10 часов, чтобы подойти к острову. Десяти часов Мюллеру было более чем достаточно, чтобы осуществить свой план и уйти.

К сожалению, в те дни средства и методы радиометрии находились еще в зачаточном состоянии. В действительности, британский конвой находился всего в 50 милях от острова или всего в 2-х часах хода от него на высокой скорости. Стечения обстоятельств, до сих пор благоприятствовавшие «Эмдену», теперь обернулись против него.

9 ноября 1914 года «Эмден» подошел к северной оконечности острова. В 06:30, с первыми лучами рассвета, крейсер отдал якорь в порту Рефьюдж — якорной стоянке острова Дирекции. Ночью Мюллер не решился подойти к острову из-за множества не отмеченных на карте рифов, не желая демаскировать себя прожекторами.

Командиром десантной партии был назначен старпом крейсера лейтенант Мюке, а его помощниками — младшие лейтенанты Шмидт и Гисслинг. С ними должны были высадиться на остров 32 вооруженных матроса и 15 технических специалистов — лучшие моряки крейсера девятого года службы. Высадка на берег такого количества людей значительно ослабляла экипаж «Эмдена», уже передавшего много людей на угольщики.

Узнав, что среди матросов, съезжающих на берег вместе с лейтенантом Мюке, есть комендоры, младший лейтенант Фикенчер доложил командиру, что этого делать не

следовало бы. Мюллер ответил, что столь краткое отсутствие моряков не повредит кораблю, тем более, что вряд ли следует ожидать появления противника.

В 06:30 десантная партия погрузилась на паровой катер и два баркаса. По плану, станция должна была быть захваченной врасплох и уничтожена быстро и без особого шума. На случай, если станция охраняется войсками, десантники захватили с собой четыре крупнокалиберных пулемета. Паровой катер взял баркасы на буксир и, быстро перейдя лагуну, доставил десантную команду на берег.

На «Эмдене» сигнальщики из «вороньего гнезда» внимательно следили за горизонтом. Никаких признаков присутствия в районе чьих-либо кораблей и судов не было. Правда, англичане, заметив приближение «Эмдена» к острову, успели передать в эфир: «Неопознанный корабль у входа», повторив эту радиограмму несколько раз. Радисты «Эмдена» делали все возможное, чтобы заглушить эту радиограмму, а через несколько минут десантники уже захватили станцию.

Рассмотреть, что происходит на острове, было невозможно из-за непроницаемых для глаз зарослей прибрежных пальм, над которыми возвышалась радиомачта с поднятым на ней «Юнион Джеком». Внезапно радиомачта рухнула, что было встречено на «Эмдене» криками восторга. Команда лейтенанта Мюке начала действовать.

Казалось, все идет отлично. Стояла идеальная погода, на море царил полный штиль. Стараясь максимально использовать хорошую погоду, Мюллер приказал радисту вызвать «Буреск» для погрузки угля. Угольщик находился недалеко, а кто знал, когда «Эмдену» представится новая возможность для погрузки угля? Была отдана команда приготовиться к погрузке угля. Вызванный наверх оркестр играл бодрые марши. Но «Буреск» на вызовы по радио упорно не отвечал.

Шло время... 08:00... 08:30...

Мюллер начал беспокоиться. Где угольщик? Не вышло ли у него из строя радио? Если он получил приказ, то должен был появиться у острова где-то к 10:00. Значит его дым появится над горизонтом примерно в 09:00. Между тем, уже заканчивалось время, отведенное лейтенанту Мюке для действий на берегу, а он не появлялся. Видимо, для уничтожения станции потребовалось гораздо больше времени, чем планировалось.

Мюллер стал подумывать о том, что, видимо, придется отложить прием угля. В этот момент раздался крик сигнальщика из «вороньего гнезда»: «Слева по носу вижу дым!». Сомнений не было — наконец-то появился «Буреск». Если он поспешит, то еще найдется время принять уголь.

Но почему над горизонтом поднимается такой густой столб дыма? Ведь «Буреск» использовал почти бездымный уголь. Вспомнили, что в одном из трюмов «Буреска» недавно произошло самовозгорание угля, что могло повлиять на его качество. А возможно, угольщик, понимая, что опаздывает, просто развил самый полный ход?

В «воронье гнездо» поднялся адъютант Мюллера и доложил о судне с двумя мачтами и одной трубой. Затем наблюдателям показалось, что дым над горизонтом исчезает, и появилось новое предположение: возможно, это пассажирский пароход, идущий в Австралию. По перехваченному радиосообщению, он как раз в это время должен был проходить где-то поблизости. Но вскоре сигнальщики поняли, что ошиблись. Дым снова стал приближаться к острову. Подготовка к приему угля на «Эмдене» была закончена, и, ожидая подхода «Буреска», матросы, собравшись на баке, покуривали трубки и наслаждались маршами корабельного оркестра. На мостике царило напряжение.

Наблюдающие за дымом из «вороньего гнезда» понимали, что происходит что-то не то. Уж очень быстро столб дыма приближался к острову. Но они выжидали, не желая пока докладывать о своих подозрениях.

Прошло еще 5 минут. Вдруг из «вороньего гнезда» взволнованный голос доложил: «Столб дыма приближается на большой скорости! Видим две высокие мачты и четыре трубы! Это крейсер противника!»

Было 9 часов 15 минут утра. На мачты «Эмдена» немедленно был поднят флажный сигнал, срочно отзывающий на корабль десантную партию. С берега сигнал должны были хорошо видеть. Над горизонтом уже появились мачты неизвестного корабля. Наклонные мачты и густой дым не оставляли сомнений — это был военный корабль!

На «Эмдене» завыли сирены, предупреждая лейтенанта Мюке и его десантников об опасности. Взлетевшие до клотика сигнальные флаги предупреждали о том, что крейсер снимается с якоря.

Но десантники не появлялись. Уже удалось разглядеть на приближающемся корабле радиоантенны — типичные для боевого корабля. Затем сигнальщики увидели английский военно-морской флаг, вьющийся на гафеле.

Итак, после нескольких месяцев охоты противнику удалось поймать «Эмден». Теперь нужно было думать о том, как избежать уничтожения, поскольку любой крейсер противника был сильнее «Эмдена».

Мюллер приказал поднимать пары во всех котлах. Не переставая выли сирены, призывая обратно десантников, но вскоре стало ясно, что ждать более нет никакой возможности. Противник приближался слишком быстро. Это был, судя по всему, новейший легкий крейсер типа «Ньюкастл», значительно превосходящий «Эмден» по огневой мощи и скорости хода.

На «Эмдене» заревели колокола громкого боя.

Под вой сирен залязгали подъемники, подавая снаряды к орудиям. Горны и барабаны призывали матросов к последнему бою. Был выбран якорь. Задержались еще немножко, чтобы дать лейтенанту Мюке последний шанс. Нужно было срочно уходить, поскольку «Эмден» был почти полностью лишен свободы маневрирования на узкой, усеянной рифами якорной стоянке.

«Эмден» развернулся в сторону приближающегося врата.

«Поднять стеньговые!» — приказал Мюллер. — Полный ход!"

Все уже находились на своих местах по боевой тревоге. В 09:17 «Эмден», неся стеньговые флаги и ложась на северо-западный курс, вышел из лагуны. Идя самым полным ходом, крейсер круто повернул вправо, занимая удобную позицию для боя на отходе.

Несмотря на царящее напряжение, все на крейсере было как обычно. Из погребов бесперебойно подавались снаряды. В них ввинчивали взрыватели и укладывали в кранцы первых выстрелов. Открылись замки орудий, поглощая первые снаряды. Стволы орудий, задираясь вверх, разворачивались на борт. Было определено расстояние, и наводчики уже держали корабль противника в прицелах своих орудий.

«Эмден» несся, подняв по носу огромный белый бурун.

«11 тысяч метров, 10500 метров, 9500 метров», — непрерывно докладывали с дальномерного поста. «Открыть огонь! Залп!» — скомандовал Мюллер.

Громыхнули орудия, и пять снарядов упали с недолетом у самого борта английского крейсера. Противник шел со скоростью не менее 26 узлов. «Эмден», на котором еще не успели поднять пар во всех котлах, значительно ему уступал. Орудия «Эмдена» произвели второй залп, упавший с незначительным перелетом. Третьим залпом было достигнуто несколько попаданий, но «Эмден» был слишком далеко от противника, чтобы достигнуть какого-либо серьезного результата своими 105-мм орудиями. Мюллер приказал повернуть на два градуса вправо, чтобы уменьшить дистанцию.

Между тем, борт английского крейсера сверкнул яркими вспышками первого ответного залпа. Столбы воды, поднявшиеся вокруг «Эмдена», безошибочно дали понять, что противник вооружен 150-мм орудиями. Они ошиблись, считая вражеский корабль крейсером типа «Ньюкастл». Он оказался гораздо мощнее.

Везение кончилось. Еще залп, и 152-мм снаряды англичан начнут рвать «Эмден» на куски. Единственной надеждой немцев было добиться какого-нибудь рокового попадания в крейсер противника. Третьим залпом «Эмдену» удалось уничтожить дальномерный пост на английском крейсере, и на какой-то момент стало казаться, что счастливая звезда немецкого крейсера еще сверкает над ним. А после восьмого залпа с «Эмдена» увидели сильный пожар, вспыхнувший на корабле противника. Взрывом немецкого снаряда подожгло пороховые снаряды у одного из носовых орудий английского крейсера, выведя из строя всех комендоров.

Пожар был потушен из шланга корабельным юнгой, который позднее получил за свой подвиг Крест Виктории. Только на двадцатой минуте боя «Эмден» получил первое попадание. Снаряд разорвался в радиорубке. Казалось, что по крейсеру ударили огромной кувалдой. Радиорубка была полностью уничтожена, а все радисты либо убиты, либо серьезно ранены. Взрывной волной несколько человек было выброшено за борт.

«Эмден» продолжал яростно отстреливаться. С мостика видели, как на корме английского крейсера вспыхнул новый пожар, и корабль противника отвернул в сторону, чтобы выйти из-под обстрела. Мюллер хотел сблизиться с противником, но ничего не получилось — тот был гораздо быстроходнее.

Англичане знали о смертоносных немецких торпедах с дальностью действия 3500 метров и не подходили к «Эмдену» ближе чем на 7000 метров.

Сразу же после попадания снаряда в радиорубку, второй снаряд разорвался на шканцах вблизи грот-мачты. Осколком перебило руку старшине Менкедику. Еще один снаряд рванул на палубе около боевой рубки. На какое-то мгновение воцарилась полная тишина, разорванная криками и стонами раненых и умирающих сигнальщиков и комендоров. Вскоре вышла из строя система управления огнем. Снарядами противника были уничтожены оба распределительных электрощита. Затем из боевой рубки прекратились команды на руль, а вскоре с грохотом повалилась на левый борт сбитая снарядом передняя дымовая труба. Утром крепящие растяжки трубы были сняты. Скорость крейсера и его маневренность сразу упали. Дым из обрубка трубы начал стелиться по палубе, люди задыхались, в закопченные прицелы невозможно было разглядеть противника.

Темп огня «Эмдена» упал из-за многочисленных потерь среди комендоров, которых некем было заменить. Электроподъемники снарядов перестали действовать, и снаряды к орудиям приходилось подавать вручную.

Капитан 2 ранга Мюллер понимал, что конец недалек. Некоторые орудия обслуживались одним раненым комендором. Остальной расчет либо погиб, либо подавал снаряды из погребов. Это была медленная и тяжелая работа. Еще одним снарядом была выведена из строя рулевая машина, что сделало «Эмден» почти неуправляемым. Следующим снарядом разбило дальномер, убив и ранив почти всех, находящихся в боевой рубке. Командир дальномерного поста Циммерман, оставшись без дела, бросился к орудию, возле которого не осталось ни одного комендора. Следующим взрывом офицера убило на месте. Разорвавшимся на баке снарядом выкосило весь расчет носового орудия. Затем последовало попадание в корму, где сдетонировали не менее 30 снарядов, сложенных в ларь для подачи к кормовым орудиям. Все, включая командира кормовой батареи лейтенанта Леветцова, были убиты. А на корме забушевал сильный пожар. Во внутренних помещениях из-за выхода из строя вентиляционной системы и пожара стояла такая жара, что на переборках начала плавиться краска.

Огонь распространялся с невероятной быстротой. Пламя отрезало в румпельном отделении Гропиуса и его матросов, пытавшихся управлять крейсером вручную. То же самое произошло и с некоторыми уцелевшими комендорами, еще находившимися у орудий. Очередной снаряд попал в каюту командира, сбросив взрывной волной за борт почти всех, находившихся на корме. Из 18 человек спастись удалось лишь сигнальщику, унтер-офицеру и двум его подчиненным.

Все орудия левого борта были выведены из строя, и Мюллер решил, впрочем, без особой надежды на успех, вывести свой тяжело поврежденный корабль на позицию торпедной атаки. С учетом высокой скорости противника это представлялось почти невозможным. Тем не менее ему удалось развернуть крейсер правым бортом к противнику, продолжавшему засыпать «Эмден» снарядами. Прямым попаданием была сбита грот-мачта. Находящиеся в «вороньем гнезде» младший лейтенант Жерар и сигнальщик погибли. Командный мостик был разрушен, а две оставшиеся трубы готовы были рухнуть в любую минуту. Выпустить торпеду уже не было никакой возможности. Практически неповрежденный противник не давал «Эмдену» никаких шансов сблизиться с ним. А новые попадания продолжали рвать «Эмден» на части.

Поняв, что спасти корабль уже не удастся, Мюллер решил выброситься на берег необитаемого кораллового рифа у острова Норт Килинг. Необходимо было, чтобы «Эмден» не попал в руки противника. Кроме того, нужно было спасти раненых от ужасной смерти в этих кишащих акулами водах. Спасательных шлюпок на крейсере уже не осталось. Катер и два больших баркаса забрал Мюке, а остальные сгорели.

Мюллер развернул крейсер вправо по направлению к острову. Корабль противника также повернул на этот курс, продолжая засыпать «Эмден» снарядами, видимо, надеясь потопить немецкий крейсер еще до того, как тот достигнет берега. Мюллер управлял крейсером, стоя над световым люком машинного отделения и голосом подавал туда команды. Он намеревался выбросить «Эмден» на песчаную банку между двумя коралловыми рифами так, чтобы его уже было невозможно оттуда снять, а потому приказал дать самый полный ход... затем... приказал открыть кингстоны.

А крейсер противника продолжал вести огонь. То ли там не поняли, что с «Эмденом» уже фактически покончено, то ли просто решили поупражняться в боевой стрельбе. Чтобы избежать напрасных жертв, Мюллер разрешил уцелевшим бросаться за борт и попытаться вплавь достигнуть острова. Некоторые из тех, кто именно так поступил, достигли берега, а некоторые утонули, захлебнувшись в прибойной волне.

После того, как «Эмден» выскочил на отмель, противник еще долгих пять минут продолжал кромсать его снарядами. К счастью, если так можно выразиться, в этот момент появился «Буреск» и отвлек английский крейсер на себя.

Воспользовавшись передышкой, Мюллер приказал всему экипажу собраться на верхней палубе, чтобы определить потери. 133 человека были убиты, 49 серьезно ранены. Таким образом, 3/5 экипажа из 314 человек были убиты или ранены, а сам крейсер превращен в горящую груду исковерканного металла. Все было разбито и под броневой палубой, когда снаряд угодил в люк машинного отделения. Всюду среди разбитых частей машины, в лужах машинного масла лежали трупы. В котельной во время боя, когда вышла из строя вентиляция, температура поднялась до 60 градусов по Цельсию. Осколками были повреждены кожухи котлов. Но кочегары до конца продолжали свою адскую работу, и только одно котельное отделение, где создалась реальная угроза разрыва паропровода, было эвакуировано.

Между тем, уцелевшие моряки не сидели без дела. Машинные и котельные отделения были затоплены. Затоплены были и боевые погреба. Все, что можно, было уничтожено или выброшено за борт, включая оптические приборы, орудийные замки и неиспользованные

снаряды. «Эмден» крепко сидел на камнях. Волны прибоя разбивались о крейсер и перекатывались через него. В воздухе над «Эмденом» с громкими криками кружились тысячи птиц, включая чаек невиданных ранее размеров.

Внезапно они группами стали пикировать на палубу разбитого корабля, целясь когтями и клювами в лица и глаза уцелевших моряков. Здоровые еще как-то от них отбивались, но раненым пришлось очень плохо. Они рисковали быть разорванными изголодавшимися стервятниками, которые громко крича и хлопая крыльями, напали на беспомощных людей. Истекающие кровью моряки пытались спрятаться за исковерканными листами обшивки надстроек. Разъяренных птиц стали отгонять винтовочными выстрелами, а раненых перенесли на полубак, где доктор Лютер сделал наиболее страдающим от боли уколы морфия. Всех раненых мучила жажда. Емкости с питьевой водой были разбиты, но среди обломков кают-компании удалось найти немного молока.

Отсутствие воды и сильные удары прибоя, грозившие разбить корабль, диктовали необходимость оставить «Эмден» и перебраться на берег, где наверняка можно было добыть и кокосовое молоко, и пресную воду. Всего в ста метрах от них зеленел роскошными кронами пальм берег острова Норт Килинг. Но добраться до него без шлюпок и иных плавсредств через прибой и сильное боковое течение было практически невозможно. Пытались завести на берег концы, но тоже ничего не получилось. Тогда несколько добровольцев, обвязавшись концами, пытались вплавь добраться до берега. Только одному удалось это сделать, но его конец, попав на острые как бритва коралловые рифы, оборвался. Остальным не удалось пробиться через прибой. Они выбрались на риф, где были заклеваны птицами до смерти.

И тут, вопреки всем ожиданиям, около 16:00 снова появился крейсер противника. За собой на буксире крейсер вел два баркаса с «Буреска». К удивлению уцелевших немецких моряков, крейсер оказался австралийским: то ли «Сиднеем», то ли «Мельбурном».

На этот раз на «Эмдене» появление вражеского крейсера встретили с облегчением. Теперь они будут спасены. Австралийский крейсер, отдав буксир с баркасами «Буреска», приблизился к сидящему на камнях «Эмдену» на 4000 метров и что-то просигналил прожектором. Поскольку на «Эмдене» уже не было ни сигнальщиков, ни сигнальных книг, немцы ответить на сигнал не могли. Мюллер передал семафором на корабль противника: «Не имеем сигнального свода».

В ответ крейсер противника открыл огонь. Это было так неожиданно, что все на палубе разбитого «Эмдена» оцепенели от ужаса. Вести огонь по обломкам корабля через несколько часов после боя — этого они никак не ожидали от таких ревнителей военно-морской этики, как англичане! По меньшей мере, еще шесть снарядов попали в останки «Эмдена», убив и ранив 25 человек.

Мюллер приказал бросаться за борт и плыть к берегу. Многие так и поступили, но лишь единицам удалось добраться до острова. Никто не мог понять, почему противник продолжает обстрел. Кто-то предположил, что это происходит из-за немецкого военно-морского флага, еще развевавшегося на уцелевшей фок-мачте. Мюллер приказал поднять международный сигнал о сдаче — белый флаг. Нужно было спасти раненых, да и «Эмден» уже не был боевым кораблем, а грудой горящего металлолома. Белый флаг подняли на гюйсштоке, а старший матрос Вернер, пробившись через пламя, с риском для жизни вскарабкался на фок-мачту и спустил боевой стеньговый флаг.

Это многим спасло жизнь — крейсер противника прекратил огонь. Однако, австралийский крейсер не спешил спасать уцелевших моряков «Эмдена». Он направил на «Эмден» шлюпку с захваченным на «Буреске» в плен младшим лейтенантом Фикенчером, информируя о том, что направляется на остров Дирекции для выяснения того, что там произошло, пообещав затем вернуться.

Моряки «Эмдена» снова были предоставлены самим себе. Некоторые из прыгнувших за борт забирались по канатам обратно на палубу разбитого крейсера. Другие еще пытались пробиться через прибой. С палубы «Эмдена» с болью в сердце наблюдали за тем, как огромные волны накрывали несчастных, волокли их обратно, убивая об острые шпаги коралловых рифов. Ночью хлынул ливень, решив проблему с питьевой водой.

Многие считали, что «Сидней» не вернется, тем более, если Мюке встретит высадившихся австралийцев огнем из своих четырех пулеметов. Мюллер приказал поднять на уцелевшей мачте международный сигнал бедствия, надеясь, что рано или поздно мимо пройдет какое-нибудь судно. Прибывший на «Эмден» младший лейтенант Фикенчер доложил Мюллеру, что «Буреск» пришлось затопить, чтобы он не достался противнику.

Волна, бившая с кормы, раскачивала «Эмден» на камнях. Корабль вибрировал и скрежетал, готовый, казалось, развалиться на части. Кричали и стонали раненые, постоянно прося пить. Запасы дождевой воды быстро иссякли. Доктор Швабе, пытавшийся вплавь достичь берега и там добыть воды, погиб, когда волна швырнула его на коралловый риф.

На рассвете австралийский крейсер появился снова, медленно приближаясь к «Эмдену». На палубе «Эмдена» напряженно ожидали, что он сделает на этот раз. Не откроет ли снова огонь? На всякий случай немецкие моряки укрылись под развороченной верхней палубой. Около часа «Сидней» рыскал вокруг, своей жертвы, а затем опять исчез за горизонтом.

На «Эмдене» Мюллер разделил среди уцелевших матросов корабельную кассу. Теперь деньги должны были считаться личной собственностью и не могли быть конфискованы противником. (Позднее, в плену, матросы вернули своему командиру все до последнего пенни).

«Сидней» появился в третий раз где-то около 13:00. От него отвалила шлюпка и направилась к «Эмдену». Австралийский лейтенант Гарсиа поднялся на борт «Эмдена» с посланием Мюллеру от командира «Сиднея» капитана 1 ранга Глоссопа.

Закоптелый и смертельно усталый Мюллер в обгоревшей форме, испачканной кровью его товарищей, взял письмо, не совсем соображая, что это все значит. Под стоны и крики раненых текст на английском языке разбирался с трудом. В письме, написанном на бланке Австралийского Корабля Его Величества «Сидней» и адресованном командиру корабля Императорского Флота Германии «Эмден», говорилось:

"В море. 9 ноября 1914 года.

Уважаемый сэр! Во имя гуманности имею честь потребовать — сдачи вашего корабля. Отдавая должное вашей доблести, я вынужден констатировать следующее:

1. Ваш корабль на камнях. Три дымовых трубы и мачта сбиты. Большинство орудий выведены из строя.

2. Вы не в состоянии уйти с этого места.

С другой стороны, вверенный мне корабль цел и невредим. Поэтому, с моей точки зрения, сдача для вас не является бесчестьем, а всего лишь результатом неблагоприятно сложившихся обстоятельств. Я сделаю все возможное для ваших раненых и передам их в ближайший госпиталь.

Имею честь, сэр, оставаться Вашим преданным слугой.

Джон А.Глоссоп, командир «Сиднея»."

На это письмо было трудно что-либо возразить, и Мюллер приказал перебираться на «Сидней». Стоявший у «Эмдена» английский катер не имел носилок для раненых, а потому на него первыми сошли легкораненые, способные передвигаться самостоятельно. Катер отправился к «Сиднею» и вернулся с носилками. С «Эмдена» начали сгружать тяжелораненых. Задача была очень сложной и требовала долгих часов работы, но английские моряки выполнили ее со свойственным им искусством во всех видах морской

практики. Последними на катер сошли младшие лейтенанты Витгефт, принц Гогенцоллерн и Шалл, а также три не раненых инженер-механика.

Оставшись на борту, Мюллер и младший лейтенант Фикенчер облили бензином под полубаком матросское обмундирование, выброшенное из разбитых рундуков, и подожгли. Капитан 2 ранга фон Мюллер последним оставил «Эмден» на командирском катере с «Сиднея» под эскортом группы английских офицеров. На борту «Сиднея» командира «Эмдена» приветствовали звуками горнов и боцманских дудок. Был выстроен почетный караул.

На трапе Мюллера встретил капитан 1 ранга Глоссоп, проводивший немецкого командира в свою каюту, где тот получил возможность принять душ и переодеться. Матросы «Эмдена» были размещены в обширном кубрике на полубаке. Для них приготовили обед и выдали сигареты. Раненых разместили в лазарете, где английские доктора сделали все возможное, чтобы облегчить их страдания. Жизнь многих тяжелораненых была спасена их усилиями. Между тем, с «Сиднея» на остров Норт Килинг была послана шлюпка под командованием младшего лейтенанта Шалла с «Эмдена», чтобы забрать оттуда немецких моряков, которым удалось доплыть до острова. На следующее утро все были перевезены на «Сидней». Несколько умерших в течение ночи, включая доктора Швабе, были похоронены на острове.

11 ноября «Сидней» направился к острову Дирекции, где высадил доктора, а затем взял курс на Коломбо. Пленные моряки с «Эмдена», включая их командира, надеялись что-нибудь узнать о судьбе лейтенанта Мюке и полусотни десантников, высаженных на острове Дирекция накануне боя. Но ничего выяснить не удалось, кроме того, что высаженные с «Сиднея» вооруженные до зубов десантники, обшарив весь остров, никого не обнаружили. Куда же девался Мюке со своей командой? О невероятной истории, приключившейся с лейтенантом Мюке и десантной партией с «Эмдена», немецкие моряки узнают через много лет, когда после окончания войны вернутся домой из плена.

IX

Приняв пленных с «Эмдена», крейсер «Сидней» оказался переполненным. Часть здоровых матросов с «Эмдена» пришлось даже разместить на верхней палубе под тентами. «Сиднею» по радио был вызван вспомогательный крейсер «Импресс оф Раша», куда 12 ноября пересадили всех легкораненых и часть здоровых пленных немецких моряков. Офицеры и тяжелораненые остались на «Сиднее». 15 ноября около 10:00 «Сидней» прибыл в Коломбо. Порт был набит боевыми кораблями союзников, среди которых выделялись английские крейсера «Хэмпшир», «Мельбурн» и «Ньюкастл», русский крейсер «Аскольд» и громадный японский крейсер «Ибуки». В порту стояли также около сорока транспортов из того конвоя, который ранее эскортировал «Сидней».

В Коломбо капитан 1 ранга Глоссоп зачитал офицерам «Эмдена» радиопослание от Черчилля, в котором Первый лорд Адмиралтейства, признавая, что все действия «Эмдена» проходили без нарушения правил гуманности и британских морских законов, разрешил офицерам «Эмдена» оставить при себе сдои кортики.

Немецкие офицеры оценили этот жест военной вежливости, но кортиков у них не было. Они остались среди обломков их крейсера, сидящего на камнях посреди Индийского океана. Командир «Хэмпшира» капитан 1 ранга Грант прибыл на «Сидней», чтобы выразить Мюллеру свое восхищение по поводу доблести экипажа «Эмдена».

Между тем, катера и шлюпки увозили с «Сиднея» в береговой госпиталь раненых немецких и английских моряков. 49 моряков «Эмдена», включая лейтенанта Гидеса, после выздоровления были отправлены в Австралию в лагерь для военнопленных. Сам Мюллер, доктор Лютер, младшие лейтенанты принц фон Гогенцоллерн и Фикенчер с 32-мя унтер-офицерами и матросами были пересажены на лайнер «Орвието». Старший механик

Эллерброек, младший лейтенант Витгефт и 40 матросов были направлены на лайнер «Омрах».

28 ноября вместе с вышедшим из Коломбо конвоем пленные были доставлены в Суэц, где всех, исключая тех, кто был на «Орвието», перевели на крейсер «Хэмпшир». Находящиеся на «Орвието» 2 декабря были доставлены в Порт-Саид. Там их уже ждал стоявший на бочке «Хэмпшир».

В Порт-Саиде пленным было объявлено, что их везут не в Англию, а на Мальту. Капитан 2 ранга Мюллер и все находившиеся с ним на лайнере офицеры и матросы «Эмдена» были также собраны на «Хэмпшире». Капитан 1 ранга Грант встретил их очень тепло, объявив немецких офицеров «гостями кают-компании», а Мюллеру даже уступил свою каюту, временно перебравшись в командирский «закуток» позади штурманской рубки.

В Порт-Саиде пленным офицерам закупили гражданскую одежду, а матросов переодели в английскую форму без знаков различия. Будучи на «Хэмпшире», пленные моряки «Эмдена» узнали о победе эскадры адмирала Шпее у Коронеля.

В воскресенье 6 декабря «Хэмпшир» пришел в Ла-Валетту, где пленных свезли на берег. После теплого гостеприимства, оказанного им английскими моряками, они могли едва ли ожидать подобного от английской военной полиции, охранявшей военнопленных. Капитан 2 ранга Мюллер вместе со своими офицерами был отправлен в лагерь Вердала, а старшины и матросы — в лагерь Сент-Клементо, а позднее на форт Сальваторе.

Мюллеру и его экипажу предстояло провести долгие годы в лагере военнопленных. Для динамичной и деятельной натуры капитана 2 ранга Карла фон Мюллера это была настоящая пытка. Пытка вынужденным бездействием, когда пожар войны полыхал над миром, а его страна сражалась за свое существование. Целыми днями Мюллер писал письма семьям своих погибших моряков, а затем пытался описать историю «Эмдена» и восстановить все подробности последнего боя своего крейсера. Его часто видели погруженным в размышления, молча прогуливавшимся по каменным плитам крепостного дворика, где размещался офицерский лагерь. С «Эмденом» было покончено, но его верные угольщики пережили своего патрона.

За день до гибели крейсера, 8 ноября 1914 года, лейтенант Лаутербах с 16-ю матросами повел угольщик «Эксфорд» к острову Сокотра в западной части Индийского океана, чтобы там ожидать «Эмден», поскольку Мюллер планировал перенести район операций к выходу из Красного моря. «Эксфорд» тщетно прождал «Эмден» в условленном месте до конца ноября, а затем пошел в направлении Паданга на западном побережье Суматры.

11 декабря, находясь в видимости берега, «Эксфорд» держался в пятимильной зоне, где на него просто наткнулся английский вспомогательный крейсер «Гималайи». Лаутербах пытался доказать, что «Эксфорд» находится под защитой голландского нейтралитета, но англичане слушать ничего не захотели. Сопротивление было невозможно. Лаутербах и его 16 матросов были пересажены на английский вспомогательный крейсер «Эмпресс оф Джапан», который 15 декабря доставил их в Сингапур. Пленных отправили в лагерь Танглин, где их радостно встретили моряки «Эмдена», захваченные на «Понтопоросе» и «Маркоманнии». Оба судна 12 октября были захвачены английским крейсером «Ярмут». «Маркоманнию» успели затопить, а «Понтопорос» был приведен в Сингапур.

15 февраля 1915 года в Сингапуре взбунтовался полк 5-й Индусской пехотной дивизии и освободил немецких военнопленных. Английские войска подавили бунт и переловили почти всех освобожденных пленных отправив их от греха подальше в Австралию. Но лейтенанту Лаутербаху удалось бежать во время бунта из Сингапура. Пережив массу приключений, лейтенант сумел добраться до Голландской Индии, откуда прибыл в Соединенные Штаты. Добравшись до Нью-Йорка, Лаутербах сел там на пароход и в октябре 1915 года вернулся в

Германию. Он был произведен в обер-лейтенанты и с января 1916 года по ноябрь 1917 года командовал вспомогательным кораблем "К".

В соавторстве с журналистами Лаутербах написал несколько книг о своих приключениях.

Из содержавшихся на Мальте попытку побега совершил только лейтенант Фикенчер. Бежав из лагеря, он некоторое время скрывался в Ла-Валетте, а затем на простой весельной лодке добрался до Сицилии. Однако, к этому времени Италия уже находилась с Германией в состоянии войны, и лейтенант просто попал из одного плена в другой. Позднее он был обменен по линии Красного Креста и 21 октября 1917 года вернулся к себе домой в Аугсбург.

В октябре 1916 года капитана 2 ранга Мюллера неожиданно переправили с Мальты в Англию. В сентябре 1917 года Мюллеру удалось бежать из лагеря, но он был вскоре пойман и в ноябре 1917 года приговорен к 56 суткам одиночного заключения. В январе 1918 года из-за серьезного ухудшения здоровья (приступы тропической малярии) Мюллер был отпущен из плена, прибыл в Роттердам и был интернирован в Голландии. Дав слово чести не участвовать в войне, бывший командир «Эмдена» получил разрешение съездить в свой родной город Бланкенберг в Гарце.

В начале 1918 года Германия была уже далеко не той страной, которую помнил Мюллер. Патриотический энтузиазм августа 1914 года давно растаял без следа. Об «Эмдене» и его славных делах почти забыли. Говорили о Вердене и Ютланде, о мясорубках и газовых атаках на Западном фронте, о вступлении в войну Соединенных Штатов, о мятежах на флоте, о стачках на военных заводах, о голоде, порожденном английской блокадой.

Страшная война с миллионами погибших коренным образом изменили страну и народ. Газеты, с первых страниц которых имя капитана 2 ранга Мюллера когда-то не сходило, едва заметили его возвращение. Еще в 1914 году Мюллер был награжден Железным Крестом 1 и 2 класса, но кого можно было теперь этим удивить. Железные Кресты всех классов тысячами раздавались рядовым, подбившим английские танки или отбившим у французов собственные траншеи. В связи с этим Главный Морской Штаб — единственное место, где о Мюллере еще помнили, — решил отметить одного из лучших командиров Германского флота, представив его к высшей боевой награде — Большому Кресту за доблесть — «Пулл ля Мерит».

Представление по инстанции было направлено в Военно-Морской кабинет Кайзера, который возглавлял адмирал фон Мюллер — однофамилец командира «Эмдена». Адмирал фон Мюллер реагировал весьма холодно. В частном письме начальнику Главного Морского Штаба адмиралу фон Гольцендорфу он заметил, что если бы не популярность в стране командира «Эмдена», его следовало бы отдать под суд за непродуманные действия у Кокосовых островов, приведшие к потере корабля. Адмирал фон Гольцендорф ответил длинным рапортом на имя главы Военно-Морского кабинета, где указывал, что несмотря на очевидные ошибки, командир «Эмдена» по совокупности своих действий заслужил награду, к которой его представил Главный Морской Штаб. Рапорт был препровожден непосредственно Кайзеру, который несмотря на все, еще сохранил в своей душе остатки предвоенного романтизма.

Вильгельм II начертал на рапорте резолюцию: «Да, более чем заслужил». В итоге 21 марта 1918 года капитан 2 ранга Мюллер получил из ставки Кайзера высочайшее послание, где говорилось: "На основании рапорта, представленного мне Главным Морским Штабом об обстоятельствах действий моего крейсера «Эмден» и его последнего боя, я настоящим награждаю Вас Орденом «Пулл ля Мерит». Ваша личная доблесть и доблесть Вашего экипажа вызывает восхищение. Вы прослабили имя своего корабля, дав всему миру пример беспощадной и вместе с тем благородной крейсерской войны. Предложения о награждении Ваших подчиненных, которые вы сделали в конце своего рапорта, я принимаю с удовольствием.

Вильгельм, Император и Король".

Осенью 1918 года капитан 2 ранга Мюллер вернулся из Голландии. Он был произведен в капитаны 1 ранга и назначен в одно из управлений Военно-морского министерства в Берлине.

Последние годы своей жизни бывший командир «Эмдена» прожил в своем родном Бланкенберге почти в полном одиночестве. Он отверг много заманчивых предложений написать мемуары, считая для себя невозможным зарабатывать деньги на крови своих товарищей. Мюллер активно переписывался с адмиралом Тирпицем и капитаном 1 ранга Рэдером, работавшем в архивах над историей крейсерской войны.

Империя рухнула, и командир «Эмдена» желал посвятить свой силы ее возрождению. Он даже был выбран депутатом в парламент земли Брауншвейг. Однако всем этим планам не суждено было сбыться. 11 марта 1923 года капитан 1 ранга Карл фон Мюллер скончался, немного не дожив до своего пятидесятилетия. Сам «Эмден» простоял на камнях до середины 50-х годов, пока не был разобран японской судоразделывательной компанией.

В 1927 году к останкам «Эмдена» у Кокосовых островов подошел находящийся в кругосветном плавании новый крейсер «Эмден», построенный уже во времена Веймарской республики.

С крейсера салютовали останкам своего славного предшественника. Во время этого похода моряки нового «Эмдена» исследовали и открыли самое глубокое место в Тихом океане, назвав его «Впадиной Эмдена». В настоящее время единственной памятью о тех далеких временах является мемориальная доска, установленная на казармах Бундесвера в городе Эмдене. Капитан 1 ранга Мюллер являлся почетным гражданином города Эмден, и благодарные потомки присвоили его имя старым армейским казармам на окраине города. На мемориальной доске выбито: «Капитан 2 ранга Карл фон Мюллер, командуя крейсером Кайзеровского флота „Эмден“, уничтожил в Индийском океане большое число торговых судов противника, бомбардировал и сжег нефтяные запасы англичан в Мадрасе, а также утопил в Пенанге русский крейсер „Жемчуг“ и французский миноносец „Мушкет“. 9 ноября 1914 года после ожесточенного боя с австралийским крейсером „Сидней“ капитан 2 ранга Мюллер вынужден был выбросить свой тяжело поврежденный корабль на камни у острова Норт Килинг. В этом бою погибла почти половина экипажа крейсера, доблестно сражаясь за Фатерлянд. Славному кораблю, его командиру и экипажу от жителей города, чье имя они прославили на весь мир».

*** * ***

Австралийские водолазы тщательно обыскали сидевший на камнях разбитый «Эмден», обнаружив его «кассу» — несколько сундуков, набитых серебряными долларами. Этот клад стал собственностью правительства Австралии. Часть этих серебряных монет пошла на чеканку медали, учрежденной в 1918 году. Медаль весьма интересна по своему внешнему виду. Она представляет из себя серебряный доллар, к которому сверху припаяна серебряная полоска с надписью:

«"Сидней" — „Эмден“, 9 ноября 1914 г.**»**

Завершает композицию серебряная корона с кольцом для ленты. Приказом по австралийскому флоту (№ 58 за 1918 год) медаль предназначалась для награждения офицеров и матросов крейсера «Сидней», а также сотрудников радиостанции на Кокосовых островах. Медаль была отчеканена в количестве тысячи экземпляров и выдавалась министерством ВМС Австралии.

В 1933 году правительство Австралии в качестве жеста доброй воли передало Германии кормовую доску погибшего крейсера с надписью «Эмден». Эта доска была принята Германией в качестве величайшей национальной реликвии. На торжествах по этому случаю присутствовал сам рейхспрезидент Пауль фон Гинденбург, заявивший по этому поводу: "При звучании его («Эмдена») имени наши сердца наполняются гордостью.

Список офицеров легкого крейсера «Эмден» в ноябре 1914 года

Командир: капитан 2 ранга Мюллер.
Старший офицер: капитан-лейтенант Мюке.
Старший штурман: капитан-лейтенант Гропиус (погиб).
Штурман: капитан-лейтенант Клойппер.
Старший артиллерист: старший лейтенант Гайде (погиб).
Артиллерийские офицеры: старший лейтенант Левенцов (погиб);
старший лейтенант Геердес;
старший лейтенант Лаутербах.
Минер: старший лейтенант Витгефт.
Вахтенные начальники: лейтенант Гуерард (погиб);
лейтенант Фикентчер;
лейтенант Циммерман;
лейтенант принц фон Гогенцоллерн (Франц-Иосиф);
лейтенант Шмидт;
лейтенант Шалль;
лейтенант Энслинг.
Старший инженер-механик: Эллерброек.
Инженер-механики: Андресен;
Хаас;
Штофферс (погиб).
Корабельный врач: д-р Лютер.
Младший врач: Швабе (погиб).
Ревизор: Вончековский (погиб).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Гибель крейсера «Жемчуг» от торпед крейсера «Эмден» в ночь с 14 на 15 октября на рейде Пенанга.

(Из материалов следственной комиссии).

Крейсер «Жемчуг», находившийся вместе с крейсером «Аскольд» к началу войны в составе морских сил Дальнего Востока во Владивостоке, ввиду недостатка у союзников крейсерских сил для защиты торговли и борьбы с немецкими крейсерами, был включен в состав английской эскадры, охранявшей северо-восточную часть Индийского океана и район Зондского архипелага, где в этот период оперировал германский крейсер «Эмден».

За период с середины августа по 13 октября крейсер «Жемчуг» выполнил ряд поручений по конвоированию военных транспортов и торговых судов и по осмотру различных районов и групп островов архипелага в поисках крейсера «Эмден» и его угольщиков.

Вернувшись 13 (26) октября 1914 года в Пенанг из своего последнего похода к Никобарским и Андамским островам, «Жемчуг» получил разрешение произвести переборку механизмов и чистку котлов, Несмотря на то, что Пенанг являлся незащищенной якорной стоянкой, где все меры охранения сводились к высылке в море для дозора одного миноносца, командир «Жемчуга» капитан 2 ранга барон Черкасов, вопреки предупреждениям местных портовых властей, не нашел нужным обеспечить корабль необходимыми мероприятиями по повышению бдительности и усилению его боеготовности на случай нападения противника.

Считая, что при появлении последнего он будет своевременно предупрежден местным командованием, командир крейсера, ссылаясь на нездоровье, съехал на берег в гостиницу, оставив корабль на старшего офицера и не обеспечив на крейсере боевой готовности в условиях стоянки на незащищенном рейде.

Съезд командира на берег создал на корабле представление, что стоянка в Пенанге является периодом отдыха после походов, и это не замедлило сказаться на всем режиме наружной службы корабля, его боеготовности и бдительности. Положение крейсера на рейде кормой ко входу из-за отсутствия шпринга не позволяло в любой момент открыть огонь по входу всем бортом, служба неслась «по-якорному», и хотя орудия, обращенные к выходу, были «на всякий случай» заряжены, но личный состав их не находился в полной готовности. При этом корабль стоял ночью с якорными огнями. На «Жемчуге» велось щелочение котлов, и все котлы, кроме трех, были вскрыты, чтобы с раннего утра приступить к чистке трубок.

В момент подхода «Эмдена» с вахты было доложено старшему офицеру о трехтрубном, а затем вторично о четырехтрубном крейсере, что и вызвало его желание посмотреть лично и проверить идущий корабль. Он встал и начал одеваться, чтобы выйти на верхнюю палубу, как вдруг послышались орудийные залпы. Все остальные офицеры находились в каютах.

Взрывом торпеды с «Эмдена» были затоплены: кормовая машина, 6-я кочегарка, кормовые патронные погреба, разрушен лазарет и командирская каюта. Проходя мимо «Жемчуга», «Эмден» стрелял залпами по шкафуту, после чего сосредоточил огонь по носовой части.

Развернувшись, неприятельский крейсер выпустил вторую торпеду, попавшую в носовой отсек «Жемчуга». От взрыва торпеды взорвался носовой патронный погреб. Одним из залпов был сбит вельбот № 2, выведено из действия 6-е орудие и заклинено 4-е. После взрыва погреба на полубаке было уничтожено баковое орудие, а кормовое осело и не могло вращаться. На палубе находилось много убитых и раненых. Взрывом и снарядами перебило паровые трубы, водоотливные средства не действовали и электрическое освещение погасло. С момента начала атаки личным составом овладела паника, усугублявшаяся растерянностью командного состава. Когда старший офицер вышел на верхнюю палубу, он увидел дым и пар у кормового элеватора, идущие из люка. Опасаясь взрыва погребов, он приказал их затопить. Необходимо отметить, что, даже осознав происходящее, старший офицер не отдал приказание играть боевую тревогу, и, оставаясь свидетелем событий, ходил по верхней палубе, отдавая ряд не имевших значения распоряжений.

Инициатива открытия погребов для подачи снарядов к орудиям принадлежала одному из матросов, обратившемуся к старшему офицеру за ключами. Последний отправился в каюту, но ключей на обычном месте не оказалось, так как каюта была разрушена. После бесплодных поисков их на палубе, он приказал ломать замки погребов. В дальнейшем, выйдя снова наверх, старший офицер находился на шканцах, когда раздался взрыв второй торпеды в носовой части. Крейсер вздрогнул, и весь бак был засыпан осколками. «Жемчуг» стал садиться носом и валиться на правый борт.

Попытки офицера-ревизора достать снаряды для отражения атаки закончились неудачей, потому что погреба были заперты, а взломать замки не удалось.

Войдя в кают-компанию, наполненную удушливыми газами, ревизор начал искать предметы для взлома замков и выбрал шток от вентилятора. Позже, находясь на верхней палубе, он пытался освободить одну из пушек от висящего на ней вельбота, как вдруг послышался оглушительный взрыв. Пламя характерного желтого цвета, какое бывает при горении бездымного пороха, взвилось выше клотика мачты. Это был взрыв носового погреба. Всевозможные осколки посыпались на палубу. Видевшие эту картину утверждали, что крен корабля в это время был не менее 15 градусов, причем он быстро увеличивался, так что личному составу пришлось держаться, чтобы стоять на палубе; корма сильно поднималась. Вода начала заливать верхнюю палубу, людей смывало волной, а крейсер захлестывало все больше и больше. После взрыва старший инженер-механик, выбежав из каюты, бросился в машинное отделение. Он приказал зажечь масляное освещение, так как электричество погасло, и внизу было совершенно темно. Вспомнив, что все котлы открыты для чистки, он решил, что ему незачем идти в машину.

В это время ему доложили, что дежурная 3-я кочегарка уже затоплена. Ища пробоину, он шел навстречу бегущей воде и пробрался в развороченную командирскую каюту, где вода стояла по колено. Место поступления воды находилось в командирской спальне. Проверив, не остались ли люди в машинном отделение, и убедившись, что все они вышли, инженер-механик направился к левому трапу. В это время корма сильно поднялась с креном на правый борт. Ввиду погружения корабля старший инженер-механик прыгнул с палубы в воду. Отплыв от корабля и оглянувшись, увидел, что от крейсера видна над водой лишь одна мачта.

Разбуженный взрывом младший инженер-механик, не одеваясь, выскочил из каюты, чтобы бежать в машину. Однако, сообразив, что проникновение в машину бесцельно, так как она не прогрета и хода дать не может, он решил спуститься в кочегарку, чтобы развести пары. Спустившись в темноте в кочегарное отделение, он почувствовал под ногами воду. Оказалось, что шахту уже залило водой. Спустившись затем в другую кочегарку, он обнаружил и в ней воду. Люди, находившиеся там, были частью ранены, остальные, охваченные паникой, бесцельно бегали, не предпринимая каких-либо мер борьбы за живучесть корабля и собственного спасения.

Через несколько минут в помещении почувствовался глухой удар, крейсер содрогнулся. И вода в отделении сразу стала прибывать, так что уровень ее быстро повысился почти до колен. Крейсер сильно накренился. Видя неизбежность гибели корабля, младший инженер-механик разрешил личному составу, находившемуся в кочегарке, подниматься наверх. Выскочив на верхнюю палубу и взглянув за борт, он увидел, что вода уже вливается в иллюминаторы кают-компании. Крейсер быстро пошел ко дну с креном около 40 градусов, образовав большой водоворот. Вахтенный начальник, давая показания по вопросу гибели «Жемчуга», подтвердил, что корабль к отражению атаки готов не был. На верхнюю палубу было вынесено всего около — 12 снарядов; заряженными были орудия № 1 и № 6, однако огня из них открыть не успели. Штурман «Жемчуга», находясь уже на верхней палубе и увидев проходящий «Эмден», решил открыть по нему артиллерийский огонь, но пушка была заклинена, а замок ее был открыт. Офицер бросился к кранцу, где должны были находиться снаряды первых выстрелов, но их там не оказалось.

Вскоре он услышал ответную стрельбу «Жемчуга», но из других орудий. Артиллерийский офицер, выбежавший на верхнюю палубу, считал, что «управлять огнем на столь малой дистанции было излишне, обстановка же требовала немедленного открытия огня». Он открыл огонь из кормового орудия, успев дать только 3 выстрела. Когда «Эмден» развернулся и проходил обратным галсом, артиллерийский офицер дал еще 3-4 выстрела, но в этот момент произошел второй взрыв, корабль подпрыгнул и начал валиться на правый борт.

Весь эпизод длился не более 4-5 минут. Минный офицер, выбежав на шкафут, направился к полубаку, чтобы проникнуть в отделение торпедных аппаратов и приготовить вынутые из аппаратов, торпеды, но это ему не удалось, так как оттуда шел черный густой дым и огонь, вырвавшийся из входного люка и носового элеватора. Проход оказался заваленным грудой каких-то обломков. Желая выяснить по переговорным трубам, что успела сделать прислуга аппаратов, он взобрался на полубак, но в это время «Эмден» дал залп по полубаку. Одним из обломков его ударило в бедро, и он упал на палубу.

Следствием было установлено, что из-за отсутствия ключей от погребов их пытались вскрыть топором. В это время в помещение подачи сквозь дыры переборок из кормовой машины уже вливалась вода, которая быстро заполнила помещение, так что людям пришлось выйти, задраив дверь. Когда замок у погреба был открыт, оттуда успели подать лишь два патрона. К этому времени положение «Жемчуга» было настолько критическим, что на верхней палубе уже слышались крики: «Спасайся, кто может!»

Погибли: 1 офицер и 81 человек команды. Ранены: 3 офицера и 112 человек команды. Всего вышло из строя 55,63 процента экипажа. По прибытии в Россию, командир корабля и старший офицер были преданы суду, приговорившему их к разжалованию в матросы".

(Цитируется по книге К.П.Пузыревского «Повреждения кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть».Л.-М., 1938 г.)

КОРАБЛЬ-ПРИЗРАК

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ КРЕЙСЕР «КАРЛСРУЭ»

Карта плавания вспомогательного крейсера «Карлсруэ» с 10.08 по 04.11.1914 г.

Легкий крейсер «Карлсруэ» был заложен на верфи «Германия» в Киле 21 сентября 1911 года. Корабль был спущен на воду 11 ноября 1912 года. Торжественную речь при спуске произнес обербургомистр города Карлсруэ, столицы земли Баден, Франц Зигрист. Он же разбил бутылку о нос нового крейсера, став его официальным крестным.

Для своего класса «Карлсруэ» был достаточно крупным кораблем; он имел 6191 т полного водоизмещения и длину 142,2 метра. Вооружен корабль был двенадцатью 105-мм орудиями и двумя 500-мм подводными торпедными аппаратами. Он также мог нести до 120 мин. Двухвальная энергетическая установка «Карлсруэ» состояла из двух турбин и 14 котлов так называемого «военно-морского» типа. Десять котлов работали на угле, четыре — на жидком топливе. Запас угля составлял 1300 т, нефти — 200 т. Дальность плавания при скорости 12 узлов превышала 5500 морских миль. Четыре дымовые трубы и почти атлантический форштевень придавали новому крейсеру агрессивно-стремительный вид.

На ходовых испытаниях в декабре 1913 года «Карлсруэ» показал скорость 28,5 узла, развив машинами мощность 37885 л.с.

15 января 1914 года легкий крейсер «Карлсруэ» официально вступил в строй под командованием капитана 2 ранга Людеке. Экипаж крейсера составлял 373 человека.

Еще в процессе постройки «Карлсруэ» было принято решение послать его стационером в карибские воды, сменив там нуждавшийся в ремонте крейсер «Бремен». Однако задержка в достройке «Карлсруэ» привела к тому, что на смену «Бремену» был послан крейсер «Дрезден». Теперь же "Карлсруэ предстояло сменить «Дрезден», а заодно представлять Германию на предстоящих торжествах по случаю открытия Панамского канала.

14 июня 1914 года «Карлсруэ» вышел из Киля, став первым турбинным крейсером, посланным командованием кайзеровского флота в океан.

1 июля «Карлсруэ» пришел на остров Сент-Юмас, где получил сообщение об убийстве в Сараево наследника австро-венгерского престола эрцгерцога Фердинанда с супругой.

5 июля 1914 года корабль пришел в Порт-о-Пренс на Гаити, чтобы взять под защиту германских подданных во время вспыхнувших там беспорядков. 9 июля «Карлсруэ» покинул Порт-о-Пренс и 12 июля прибыл в охваченный беспорядками Вера-Круз, где застал на рейде германский крейсер «Дрезден».

Германский посол в Мексике отставной контр-адмирал фон Гинце приказал «Дрездену» к 15 июля перейти в Пуэрто-Мехико и ожидать там прибытия президента Мексики Гуэрта и военного министра Бланкета с их семьями, чтобы совместно с английским крейсером «Бристоль» доставить их в Кингстон на Ямайке. До этого Гуэрта должен был публично сложить с себя должность президента Мексики.

Командир «Дрездена» капитан 2 ранга Келер собрал на борту своего крейсера совещание, на котором присутствовали командир «Карлсруэ» капитан 2 ранга Людеке и командир английского крейсера Бристоль. В 1800 «Бристоль» вышел в море для следования в Пуэрто-Мехико. Дождавшись его ухода, капитан 2 ранга Келер приказал уходить и Дрездену.

Поскольку германский посол придавал огромное значение тайне всего предприятия, капитан 2 ранга Келер шел сначала ложным восточным курсом, а затем лег в кильватер «Бристолю». Несмотря на строгую тайну, соблюдения которой требовал отставной контр-адмирал фон Гинце, в день ухода крейсеров о ней знал весь город.

Вообще-то, капитану 2 ранга Келеру совсем не хотелось принимать участие в этой «тайной» миссии. Согласно имевшемуся у него приказу, он должен был вступить в командование «Карлсруэ», передав «Дрезден» капитану 2 ранга Людеке. После этого «Дрезден» должен был срочно, как того требовал приказ Адмиралтейства, вернуться в Германию. Адмиралтейство настоятельно требовало ускорить возвращение «Дрездена», оставляя «Карлсруэ» стационером во всем бассейне Карибского моря.

Неожиданное поручение несколько нарушало планы германского морского командования. Капитан 2 ранга Келер спешил выполнить возложенную на него послом задачу. Утром 16 июля «Дрезден» и «Бристоль» встретились в устье Тоатцакоалькоса и вскоре встали на рейде Пуэрто-Мехико.

Еще на стадии предварительных переговоров президент Гуэрта высказал непременное желание, чтобы на «Дрезден» были приняты только он, военный министр и один лакей. Семья же и свита должны были идти на «Бристоле». Об этом говорилось на совещании командиров перед уходом из Вера-Круз, и англичане нисколько не возражали.

В тот же день под эскортом вооруженных до зубов кавалеристов прибыли семьи, свита и слуги. Все они были взяты на борт «Бристоля», но на следующий день, к изумлению германских моряков, они были высажены. Командир «Бристоля» уверял, что он еще не получил приказа оставить Пуэрто-Мехико. Этот приказ не был получен ни 18-го, ни 19-го июля. Затем английский командир начал утверждать, что он получил приказ охранять семьи президента и военного министра в Пуэрто-Мехико, а не везти их на Ямайку.

Вечером 17 июля в Пуэрто-Мехико прибыл Гуэрта. Он не желал никуда уезжать, пока «Бристоль» не возьмет на борт его семью и семью военного министра. Келер нервничал: эта неразбериха откладывала смену «Дрездена» «Карлсруэ» и уход «Дрездена» в Германию. 18 июля президент Гуэрта и его военный министр Бланкет прибыли на «Дрезден». Капитан 1 ранга Келер, как ему было предписано, встретил их торжественно. Жен и дочерей Гуэрты и Бланкета пригласили в кают-компанию на обед. Играл корабельный оркестр, были танцы. Гуэрта стал упрашивать Келера, чтобы его жену, четырех дочерей, лакея и жену с дочерью военного министра взяли на «Дрезден». Для своей же свиты Гуэрта заказал пароход, пришедший из Вера-Круз. Капитан 2 ранга Келер, чтобы поскорее освободиться от этой обузы, согласился. 20 июля все домочадцы прибыли на «Дрезден», и в 18:00 — на трое суток позднее, чем была запланировано — крейсер вышел в море. Свою каюту Келер уступил жене Гуэрты и ее дочерям. Самого президента поместили в каюте старшего офицера. Военный министр Бланкет и остальные дамы были распределены по офицерским каютам. Оркестр играл для их развлечения. Однако все пассажиры настолько страдали от морской болезни, что никакого удовольствия от морского путешествия не имели. Жена президента жаловалась, что англичане на «Бристоле» приняли ее самым свинским образом. Она ушла с «Бристоля» по своему собственному желанию, поскольку предпочла бы путешествовать в товарном вагоне, но не на английском крейсере.

24 июля, когда на горизонте уже открылся остров Ямайка, капитан 2 ранга Келер получил радиограмму из Адмиралтейства. В радиограмме говорилось об ухудшении политической обстановки в Европе, в частности, о росте напряженности в отношениях между Австро-Венгрией и Сербией, грозящей в любую минуту привести к войне. В столь напряженное время, подчеркивалось в радиограмме, необходимо срочное возвращение в Германию крейсеров «Дрезден» и «Страссбург», а также канонерской лодки «Пантера». «Карлсруэ» остается в Атлантическом океане и в случае чрезвычайных обстоятельств получит особые инструкции.

24 июля в 13:00 «Дрезден» пришел в Кингстон и ошвартовался у угольного причала пароходной компании Гамбург-Американской линии. Крейсер «Карлсруэ», который должен был дождаться «Дрезден» в Кингстоне, ушел в Порт-о-Пренс, где снова вспыхнули беспорядки, угрожавшие жизни и имуществу германских подданных. Президент Гуэрта, его домочадцы и свита были высажены на берег. Президент горячо поблагодарил капитана 2 ранга Келера за гостеприимство, подарив ему на память свой золотой карандаш, которым подписывал все указы и повеления. Старшему офицеру крейсера Гуэрта преподнес старинную испанскую золотую монету, которую он некогда получил от старой гадалки и носил в качестве талисмана. Ревизор «Дрездена» получил в подарок от президента револьвер, а все остальные офицеры и матросы — по золотой монете на память.

В тот же день в 18:00 «Дрезден» вышел в море, направляясь из Кингстона в Порт-о-Пренс на встречу с «Карлсруэ». В пути была принята радиограмма с английского крейсера «Бервик», в которой капитану 2 ранга Келеру желалось удачи в его службе на новом прекрасном крейсере, каким был «Карлсруэ». «Бервик» шел из Порт-о-Пренса, где его моряки могли хорошо рассмотреть новый германский крейсер. В портах Вест-Индии тогда несли совместную службу стационеров, охраняя интересы своих стран и жизнь своих граждан, английские, германские и американские корабли.

Часто решая одни и те же задачи, постоянно обмениваясь визитами, участвуя в совместных торжествах и взаимодействуя друг с другом, они меньше всего думали, что когда-нибудь им придется встретиться в бою. Это наложило известный психологический отпечаток на события первых дней Первой мировой войны.

«Дрезден» во время своей предыдущей стоянки в Пуэрто-Мехико был там одновременно с «Бервиком». Командиры обменялись визитами и остались очень довольны друг другом. В тот же день «Дрезден» пришел в Порт-о-Пренс и в 17:00 стал на якорь рядом с «Карлсруэ». Все уже было готово к смене командиров. Капитан 2 ранга Людеке с одним из своих офицеров должен был перейти на «Дрезден», а капитан 2 ранга Келер и старший лейтенант Ауст — на «Карлсруэ». На рейде дымили два американских линкора, а это значило, что на берегу продолжаются беспорядки.

26 июля с подъемом флага на крейсерах произошла смена командиров. Капитан 2 ранга Келер обратился к своим новым подчиненным с краткой речью, закончившейся казенным «ура» в честь императора. На «Дрездене» все уже жили мечтами о скором возвращении на родину. В присланной Келеру радиограмме из Берлина был даже расписан маршрут «Дрездена»: 28-29 июля — остров Сент-Томас, 6-7 августа — Азорские острова, 12 августа — приход в Вильгельмсгафен.

Большая часть офицеров и унтер-офицеров «Дрездена» были женатыми людьми, поэтому радость от предстоящего возвращения на родину читалась, практически, на каждом лице, особенно потому, что это возвращение уже несколько раз откладывалось. Когда старший лейтенант Ауст перед уходом на «Карлсруэ» пришел попрощаться со старшим офицером «Дрездена», пожелав ему «скорого и радостного свидания с семьей на родине», тот вздохнул и сказал: «Кто знает? Может быть, вы, Ауст, вернетесь на родину раньше меня».

Эти слова оказались пророческими. Сам старший лейтенант Ауст нашел условия жизни на «Карлсруэ» не такими комфортными, как на «Дрездене».

«Первое впечатление, произведенное на нас нашим новым кораблем, было не очень хорошее, — записал в своем дневнике молодой офицер. — В отношении жизненных удобств мы были избалованы „Дрезденом“. Каюты, кают-компании и прочие жилые помещения были там сравнительно прохладными, и в них было много воздуха. На „Карлсруэ“ в каюте командира была такая невыносимая жара, что он сразу устроился в своей походной рубке на мостике, а своим помещением пользовался лишь для приемов. В море было немного лучше, так как происходил приток воздуха из иллюминаторов. В помещении штурманского офицера, ревизора и канцелярии было тоже душно. В офицерских каютах, находившихся в кормовой части жилой палубы, было не лучше».

26 июля в 16:00 «Карлсруэ» покинул Порт-о-Пренс, взяв курс на Гавану, куда прибыл около полуночи 28 июля вместе с небольшим итальянским крейсером. Капитан 2 ранга Келер съехал на берег, нанеся визит представителю американского правительства и германскому посланнику. Вести из Европы приходили одна хуже другой. Уже началась война между Австро-Венгрией и Сербией. Почти все страны объявили о мобилизации. Со дня на день ожидалось начало войны между Германией и Францией и между Германией и Россией.

Вечером капитан 2 ранга Келер с группой своих офицеров был на ужине в германском консульстве, где ему была показана радиограмма, посланная из Берлина в консульства Германии в Гаване, на Сент-Томасе, в Новом Орлеане, Тампико, Вера-Круз и Пуэрто-Мехико, а также в генеральные консульства от Вашингтона до Буэнос-Айреса, предупреждающая о весьма вероятном начале крупной европейской войны и призывающая германских дипломатов принять меры, предусмотренные секретными мобилизационными инструкциями. Однако, в настоящий момент обстановка оставалась еще настолько неясной, что капитан 2 ранга Келер решил отложить на сутки уход из Гаваны, надеясь получить через консульство новую информацию о ситуации в Европе.

Из Гаваны Келер предполагал идти в Вера-Круз, но уже были получены данные, что именно туда со всех Карибских станций стягиваются английские и французские корабли, хотя политическая ситуация в Мексике, казалось, не давала к этому никакого повода.

29 июля, после полудня, на крейсере был устроен прием немецкой «Морской лиге». Всякая официальность была забыта. В то время, как на шканцах звучала музыка и смех и кружились пары, у носовой части корабля стояли угольные баржи, и порой звуки музыки заглушались грохотом угольных лебедок. Танцы и угольный аврал были отделены лишь парусиновым обвесом.

«Большая часть гостей, — вспоминает в своем дневнике старший лейтенант Ауст, — состояла из молодых дам — американок и испанок. Политика была главной темой разговоров в этот день на „Карлсруэ“, что не часто случается на балах. Положение дел всеми признавалось очень серьезным. Все были убеждены, что „Карлсруэ“ из Гаваны попадет прямо в бой. Поэтому дамы записывали на карточках и веерах наши фамилии, чтобы потом вспоминать нас. Командир итальянского крейсера считал своим долгом прислать к нам офицера подтвердить, что если он в чем-либо может быть полезен, то он к нашим услугам».

30 июля около 10 часов утра «Карлсруэ» вышел из Гаваны. В море крейсер нагнала радиограмма, извещавшая капитана 2 ранга Келера о том, что сразу после его ухода в Гавану пришел британский крейсер «Бервик». Германской агентуре в Гаване удалось выяснить, что «Бервик» получил задание вести тщательное наблюдение за германскими военными кораблями в бассейне Карибского моря. В радиограмме говорилось также о дальнейшем ухудшении политической обстановки в Европе из-за вспыхнувшей войны между Австро-Венгрией и Сербией.

Полученная информация вынудила капитана 2 ранга Келера отказаться от похода в Вера-Круз. Келер приказал ложиться на обратный курс с тем, чтобы, пройдя между северным побережьем Кубы и южной оконечностью полуострова Флорида, выйти в открытый океан, где он имел больше возможности для маневра в предстоящей схватке с противником. Развернувшись, «Карлсруэ» некоторое время продолжал держаться вблизи Гаваны, чтобы, не теряя связи с местной радиостанцией, ожидать дальнейшего развития событий.

В это время на «Карлсруэ» проводились всесторонние боевые учения, тревоги и учебные стрельбы. Днем пришла радиограмма, сообщившая о том, что война может начаться в любой момент. Капитан 2 ранга Келер изучал разведывательную информацию о дислокации боевых кораблей вероятных противников.

Английский броненосный крейсер «Суффолк», на котором держал флаг командующий 4-й эскадрой британских крейсеров адмирал Крэдок, находился в Вера-Круз. Легкий крейсер «Бристоль», выйдя из Пуэрто-Мехико, в настоящее время находился в море. Броненосный крейсер «Эссекс» был в канадских водах, однотипный «Ланкастер» стоял на Бермудах, а легкий крейсер «Глазго» (типа «Бристоль») находился в Рио-де-Жанейро. Кроме того, в Вера-Круз стоял французский броненосный крейсер «Конде», а второй французский крейсер «Декарт» — в Тампико. Что касается «Бервика», то было известно, что он недавно ушел из

Гаваны, но Келер был убежден: «Бервик» скоро вернется в Гавану и именно оттуда начнет охоту за «Карлсруэ».

В полученных из Берлина радиограммах как о конкретных врагах говорилось только о Франции и России. В качестве союзников назывались Австро-Венгрия и почему-то Италия. Позиция Англии оставалась неясной. Но здесь, в Карибском море, на другом берегу Атлантического океана, немецкие моряки, наблюдая за поведением британских кораблей, уже понимали, что в случае войны Германии с Францией и Россией можно не сомневаться в позиции Англии. Она, не колеблясь, выступит против Германии.

I

1 августа 1914 года радиостанция «Карлсруэ» приняла приказ о мобилизации. Среди прочих приказов и инструкций было и указание «Дрездену» оставаться в Атлантике для ведения крейсерской войны. Мечты его моряков о скором возвращении на родину остались несбывшимися.

Капитан 2 ранга Келер, построив экипаж «Карлсруэ» на баке, зачитал приказ о мобилизации и в двух словах объяснил политическую обстановку, сложившуюся в Европе. Матросы слушали командира с напряженным вниманием и молча разошлись. Потом они стали собираться группами по нескольку человек, обсуждая услышанное от командира. Многие еще надеялись, что до войны дело еще не дойдет. А те, кто был уверен в обратном, плохо представляли, какой будет эта война, которой суждено было залить всю Европу кровью и взорвать весь мир. Аналога такой войне еще не было.

Плохо представлял себе будущее и капитан 2 ранга Келер, хотя он уже не сомневался в неизбежности войны. Шифрованной радиограммой через германского военно-морского атташе в Вашингтоне Келер приказал германскому пассажирскому лайнеру «Кронпринц Вильгельм», принадлежавшему Гамбург-Американской пароходной компании, идти на рандеву с «Карлсруэ» к Багамским островам.

"Объявление войны России, — записал в своем дневнике 2 августа 1914 года старший лейтенант Ауст, — застало нас на памятном для всех немецких моряков месте: здесь в 1870 году немецкий «Метеор» и французский «Буве» имели бой, который окончился плачевным бегством сильнейшего француза в Гавану. Это воспоминание было для нас добрым предзнаменованием.

По окончании краткого богослужения, поздно вечером, командир сообщил команде об объявлении войны России и о вступлении в силу законов военного времени. В эту ночь матросы очень долго оставались на палубе, обсуждая громче или тише, в зависимости от темперамента, происшедшие события.

Конечно, война с Россией пока никак не влияла на наше положение. Что мы могли предпринять против России здесь, где не было ни одного русского корабля? Но все были уверены, что очень скоро начнется война и с Францией. Франция ни за что не пропустит случая вместе с ее богатырским другом Россией напасть на нас и, наконец, утолить жажду реванша.

Но что предпримет Англия? Это был для нас самый существенный вопрос. Следовало ожидать и надеяться, что разрешение его наступит, возможно, скоро.

3 августа.

Разрыв с Францией, который нам сделался известным сегодня, не вызвал особенного возбуждения команды. Все ожидали этого. В нашем положении это не производило никаких изменений. Конечно, враг был теперь в непосредственной близости, и мы имели вполне определенные задачи относительно его судов и опорных пунктов, но все-таки вопрос относительно намерений Англии оставался открытым. Если она останется с нами в мире, то это будет для нас очень стеснительно в наших предприятиях против французов и вообще, помешает нашим действиям. Командир был уверен, что объявление войны Англией — это

вопрос нескольких часов. Так как он был вынужден находиться в ожидании, то хотел использовать это время для приближения к английским торговым путям, чтобы быть в готовности по объявлении войны Англией исполнять свою задачу — вредить неприятельской торговле. Поэтому он пошел на север к Флоридскому проливу".

Англичане, чья позиция так тревожила моряков «Карлсруэ», также с нетерпением ждали объявления войны.

Британское Адмиралтейство более всего в тот момент тревожили порты Соединенных Штатов Америки, которые были полны германских торгово-пассажирских пароходов, которые немцы легко могли переоборудовать во вспомогательные крейсера и угрожать английской морской торговле на наиболее важных путях из Канады и Северной Америки. 27 июля командующий 4-й крейсерской эскадрой англичанин адмирал сэр Христофор Крэдок получил из Адмиралтейства предупредительную радиограмму о возможном начале войны с Германией и необходимости в связи с этим начать слежение за германскими крейсерами с тем, чтобы по объявлению войны быстро и эффективно их уничтожить.

Немецких крейсеров у побережья Мексики уже не было. Было известно, что «Дрезден» прибыл 25 июля в Порт-о-Пренс, а «Карлсруэ» ушел куда-то в неизвестном направлении. Адмирал приказал броненосному крейсеру «Бервик» идти на Ямайку и оттуда вести слежение за «Дрезденом». «Эссекс» был послан на Бермуды, чтобы, соединившись со стоявшим там в доке «Ланкастером», следовать на север и наблюдать за торговыми путями, идущими из Нью-Йорка. Сам адмирал Крэдок с «Суффолком» и «Бристолем» оставался на рейде Вера-Крус, ожидая дальнейшего развития событий.

29 июля стало известно о приходе «Карлсруэ» в Гавану. «Бервик» полным ходом бросился туда, но опоздал: «Карлсруэ» успел уйти в неизвестном направлении. Не найдя «Карлсруэ» в Гаване, «Бервик» направился во Флоридский пролив, считая это место наиболее вероятным для встречи с противником. О «Дрездене» в это время было известно только то, что 28 июля он ушел из Порт-о-Пренса. Через несколько дней, когда война становилась все более и более неизбежной, опасения за северо-атлантические линии коммуникаций стали быстро возрастать!

Особенно беспокоил Адмиралтейство район Нью-Йорка. Как всегда при подобных обстоятельствах, начиналось нечто, похожее на панику. Британская радиостанция на Ньюфаундленде сообщала, что «Дрезден» и «Карлсруэ» крейсируют вблизи Нью-Йорка. Об этом сообщали все британские станции от Нью-Йорка до Буэнос-Айреса. В ночь со 2 на 3 августа адмирал Крэдок прибыл на Ямайку, где получил приказ из Адмиралтейства направить к Ньюфаундленду крейсер «Бристоль».

Все это время «Бервик» крейсировал во Флоридском проливе, получая данные о близости «Карлсруэ», радиостанция которого работала не переставая. Получив от встреченного английского парохода сообщение, что тот на рассвете разошелся с «Карлсруэ» контркурсами, «Бервик» начал осмотр якорных стоянок вблизи плавмаяка Грит Исаак на соединении канала Провидения с Флоридским каналом. В этот же день адмирал Крэдок получил указание Адмиралтейства, что наиболее опасным районом его станции следует считать район Нью-Йорка, и что британским пароходным компаниям рекомендовано не выпускать пароходов в море до прибытия его крейсеров. В районе Нью-Йорка находился лишь крейсер «Эссекс», и адмирал Крэдок на «Суффолке» пошел на север к нему на помощь.

4 августа в 13:30 адмирал Крэдок получил радиограмму об объявлении Англией войны Германии. Почти одновременно он получил из Адмиралтейства проверенную информацию" о том, что около Нью-Йорка находится «Дрезден». (На самом деле «Дрезден» в этот момент проходил устье Амазонки, стремясь на юг на соединение с эскадрой адмирала Шпее.)

Капитан 2 ранга Келер на «Карлсруэ» получил уведомление о начале войны на несколько часов раньше адмирала Крэдока. Крейсер стоял в уединенной бухте в 400 милях к

юго-востоку от места, где его искал «Бервик». Келер немедленно вывел «Карлсруэ» из бухты, взяв курс на север.

«После полудня пришло, наконец, разрешение вопроса: Англия объявила войну Германии, — записал в своем дневнике от 4 августа старший лейтенант Ауст. — Теперь мы знали, что нам следует делать. Ожидание, которое с каждым часом становилось все более тягостным, закончилось. Руки у нас теперь были развязаны, и все возлагали большие надежды на ближайшие дни. Нелегко передать господствовавшее на нашем корабле настроение. Число врагов нашего Отечества было очень велико, и, естественно, многие с тревогой думали о своих семьях, оставленных дома. Эти мысли можно было легко прочитать на задумчивых, печальных лицах наших моряков».

5 августа около 07:00 сигнальщики «Карлсруэ» обнаружили на горизонте пароход. Подняв сигнал «Остановиться!», «Карлсруэ» пошел на сближение с обнаруженным судном. Пароход оказался итальянским под названием «Мондибелло», идущим в балласте из Мессины в Гальвестон. Радиостанции на судне не было, и капитан «Мондибелло» ничего не знал о событиях, происшедших в мире в последние две недели. Когда командир призовой команды, направленной с «Карлсруэ», лейтенант Шредер сообщил капитану о том, что началась война, итальянский капитан был страшно удивлен. Еще более он удивился, узнав, что Италия объявила о своем нейтралитете, и с чисто итальянской эмоциональностью он стал уверять лейтенанта Шредера, что подобное поведение его страны совершенно непонятно, и он убежден, что скоро Италия выступит на стороне Германии. Лейтенант Шредер, убедившись, что пароход действительно итальянский и все бумаги его в порядке, разрешил «Мондибелло» следовать дальше.

Отпустив итальянский пароход, капитан 2 ранга Келер послал шифрованную радиограмму вышедшему из Нью-Йорка германскому пассажирскому пароходу «Кронпринц Вильгельм», сообщая ему новое место рандеву и требуя следовать туда полным ходом. Келер планировал превратить пароход во вспомогательный крейсер, передав на него орудия и комендоров. Еще Келер рассчитывал пополнить с «Кронпринца Вильгельма» запасы угля. Встреча с ним планировалась на следующий день. Вооружением этого парохода Келер планировал удвоить собственные силы в этом регионе для ведения крейсерской войны.

На «Карлсруэ» немедленно началась подготовка к вооружению «Кронпринца Вильгельма», на который планировалось передать два 88-мм орудия, винтовки, запас снарядов и патронов, а также матросов различных специальностей во главе со штурманским офицером «Карлсруэ» капитан-лейтенантом Тирфельдером, который должен был стать командиром нового вспомогательного крейсера. Шифровка, посланная Келером на «Кронпринц Вильгельм», была перехвачена радистами английского крейсера «Бервик», ведущего поиск «Карлсруэ». В этот момент «Бервик» проходил каналом Провидения. Шифровальщики крейсера поняли смысл радиограммы, но считали, что «Карлсруэ» вызывает на рандеву германский лайнер «Фридрих дер Гроссе», а не «Кронпринц Вильгельм». Считая, что «Бервика» вполне достаточно, чтобы расправиться с «Карлсруэ», адмирал Крэдок продолжал свой путь на север в направлении Бермудских островов, следуя как раз в то место, где капитан 2 ранга Келер назначил рандеву «Кронпринцу Вильгельму».

На рассвете 6 августа с «Карлсруэ» прямо по курсу был усмотрен большой пароход. Поскольку пароход не поднял позывных, а радиостанция «Карлсруэ» постоянно принимала радиопереговоры какого-то английского крейсера, находящегося поблизости, Келер приказал сыграть боевую тревогу. Вскоре встречный пароход положил руль вправо, встал к крейсеру лагом, после чего был опознан как «Кронпринц Вильгельм». «Карлсруэ» подошел к нему, встал у правого борта лайнера и капитан 2 ранга Келер отправился туда на катере, чтобы переговорить с капитаном. Минут через пятнадцать Келер вернулся и подвел «Карлсруэ» к левому борту лайнера, встав носом на юго-восток. Высокий борт лайнера прикрыл крейсер от ветра и зыби, но зыбь была такова, что оба корабля постоянно поднимало и опускало, и

только специальные кранцы предотвращали удары бортами друг о друга. Пришвартовавшись лагом к «Кронпринцу Вильгельму», «Карлсруэ» немедленно начал передачу на лайнер орудий и боеприпасов, а также моторного катера и шлюпок.

Работа шла в лихорадочном темпе. На обоих кораблях играли оркестры, чтобы взбодрить настроение экипажей.

Внезапно в 10:15 сигнальщики из «вороньего гнезда» «Карлсруэ» доложили, что на юго-западе появился столб дыма. Вскоре над горизонтом поднялись две мачты, три трубы и высокая надстройка военного корабля, в котором безошибочно опознали английский броненосный крейсер «Суффолк», идущий под адмиральским флагом. Английский крейсер шел курсом на северо-восток, видимо, не замечая «Карлсруэ» и «Кронпринца Вильгельма». Но когда его мостик поднялся над горизонтом, он повернул прямо на немецкие корабли.

Для адмирала Крэдока, державшего флаг на «Суффолке», эта встреча была неожиданной. "В 11 часов утра, — сообщал адмирал в своем рапорте, — в 120 милях на северо-восток от острова Уатлинг был усмотрен «Карлсруэ», грузящим уголь с «Кронпринца Вильгельма» последнего немецкого парохода, ушедшего из Нью-Йорка еще до объявления войны.

Заметив «Суффолк», немецкие корабли немедленно разошлись. «Кронпринц» бросился уходить на северо-восток, а «Карлсруэ» — на север. «Суффолк» начал преследование «Карлсруэ», вызывая по радио «Бристоль», чтобы тот шел на пересечку противнику, и приказывая «Бервику» включиться в погоню. «Карлсруэ» был быстрее «Суффолка» на узел, поэтому Крэдок понимал, что погоня предстоит долгая, но надеялся на «Бристоль». В случае, если немецкий крейсер попытается повернуть и ускользнуть через проход Кайкос, адмирал назначил «Бервику» рандеву в 60 милях на северо-восток от острова Маригуана.

"Как только в появившемся корабле был опознан противник, — вспоминает старший лейтенант Ауст, — работы на наших кораблях по приказу командира были немедленно прекращены. Швартовы были отданы. «Карлсруэ» дал полный назад, «Кронпринц Вильгельм» — вперед, и корабли разошлись под крики «ура» и звуки оркестра. За кормой «Кронпринца Вильгельма» на длинном буксире прыгали по волнам наш моторный катер и командирская гичка. «Кронпринц Вильгельм» взял курс на северо-северо-восток, «Карлсруэ» — на северо-запад, и вскоре мы потеряли друг друга из виду. Мы радовались, что успели переоборудовать лайнер во вспомогательный крейсер, получив с него трех офицеров резерва. Англичанин решил преследовать «Карлсруэ», что было чрезвычайно кстати для «Кронпринца Вильгельма», который мог спокойно произвести окончательное вооружение, установку орудий и т.п. Английский адмирал полагал, что мы назначили лайнеру рандеву для приемки с него угля и, думая, что помешал этой погрузке, решил, что мы далеко не уйдем. Крейсер противника шел со скоростью не более 19 узлов. «Карлсруэ», давая 21 узел, вскоре ушел от погони. Но воздух был настолько чист, что до 4 часов пополудни мы видели вертикальный столб дыма неприятельского крейсера. На «Карлсруэ» настроение было приподнятым. Все радовались, что удалось вооружить «Кронпринц», предчувствуя, что англичанам еще придется здорово за ним погоняться.

Конечно, тот факт, что мы удираем от британского крейсера, был не очень приятен, но каждый понимал, что было бы совершенно бессмысленным вступать в бой с кораблем, превосходящим нас по всем параметрам, исключая скорость. Кроме того, нашей главной задачей была борьба с морской торговлей противника, а не морские бои с его крейсерами..."

Адмирал Крэдок уверяет, что он упустил «Карлсруэ» только к ночи, когда немецкий крейсер настолько ушел вперед, что скрылся из виду. Однако вскоре «Карлсруэ» был обнаружен легким крейсером «Бристоль», которого «Суффолк» навел на противника. Примерно, в 20:15 с «Бристоля» обнаружили немецкий крейсер в 3,5 румба справа по носу. «Карлсруэ» шел на север, находясь в 6 милях от английского крейсера и, казалось, не

замечая его. Светила полная луна, создавая хорошую видимость. «Бристоль» повернул на 7 румбов влево, приготовившись открыть огонь правым бортом. Расстояние до противника быстро уменьшалось, и когда оно дошло до 35 каб., «Бристоль» произвел первый залп. «Карлсруэ» немедленно ответил и, быстро повернув на восток, оставил «Бристоль» у себя за кормой.

Некоторое время оба крейсера, освещаемые луной, шли параллельными курсами. Быстро стало сказываться преимущество «Карлсруэ» в скорости — расстояние неуклонно увеличивалось. Внезапно немецкий крейсер повернул влево, выходя «Бристолю» под нос. Английский крейсер изменил курс на северо-восток, но через несколько минут «Карлсруэ» резко отвернул на юго-восток и скрылся в собственном дыму. Вскоре на «Бристоле» произошла авария в машине, ход упал до 18 узлов и в 22:30 германский крейсер скрылся.

"Примерно в 19:40, — отметил в своем дневнике старший лейтенант Ауст, — на левом траверзе «Карлсруэ» появился корабль, идущий с закрытыми огнями на пересечку нашего курса. Расстояние было около 6000 метров. При лунном свете можно было достаточно хорошо рассмотреть очертания длинного низкого корабля не менее чем с тремя трубами. Мы немедленно опознали в нем нашего старого приятеля по Пуэрто-Мехико — английский легкий крейсер «Бристоль». Противник открыл огонь, на который мы немедленно ответили. Около часа оба корабля, доведя скорость до 25 узлов, шли параллельными курсами и обменивались залпами, стремясь занять наиболее выгодную позицию. После 8 часов вечера «Бристоль», первоначально державшийся на нашем траверзе, стал вдруг резко отставать. Его огонь ослабел, а затем вообще прекратился. Поскольку его закрыло густым облаком нашего дыма, то и мы прекратили огонь.

Командир не хотел ввязываться в ночной бой со всеми его непредвиденными случайностями. Кроме того, нам было известно, что севернее нас находились английские броненосные крейсера «Ланкастер» и «Эссекс», а с юга за нами гнались «Суффолк» и «Бервик». Мы хорошо слышали, как именно «Суффолк» наводил на нас «Бристоль». Поэтому мы, ведя бой, не могли не считаться с возможностью, что к месту боя подойдет один, а той несколько британских броненосных крейсеров. Тогда, на третьи сутки войны, нашу деятельность можно было бы считать законченной, хотя к этой деятельности мы еще и не приступали.

«Карлсруэ» во время этого непродолжительного боя не получил никаких повреждений, хотя залпы «Бристоля» ложились очень близко. Попаданий в противника тоже как будто не было".

Одной из причин, по которой капитан 2 ранга Келер счел за благо поскорее выйти из боя, был огромный перерасход угля в режиме полного хода при боевом маневрировании. Угля было израсходовано столько, что не оставалось ничего другого, как идти в какой-то нейтральный порт и там попытаться погрузить уголь. Лучше всего это можно было сделать в одном из портов на восточном побережье США, но там существовала вероятность нарваться на один из британских броненосных крейсеров, что грозило «Карлсруэ» гибелью, особенно, если бы противнику удалось отрезать германский крейсер от берега. Поразмыслив, Келер решил идти в Пуэрто-Рико и там пополнить запас угля. Надеяться на то, что противник в столь светлую ночь не заметит изменения курса «Карлсруэ», не приходилось. Было неизвестно, продолжают англичане преследование или нет. Командир и большая часть офицеров всю ночь оставались на мостике. Матросы спали на своих местах по боевой тревоге. Ход был уменьшен до 16 узлов.

Утром все ожидали возобновления боя. Десятки глаз с тревогой ощупывали горизонт — в какой его части появятся столбы дыма из труб британских крейсеров? По мере того, как светало, на «Карлсруэ» росло напряжение. Когда же совсем рассвело и взошло солнце, многие отказывались верить своим глазам — противника нигде не было видно. Келер приказал уменьшить ход до 12 узлов и дал команду: «От мест отойти!»

Запас угля таял, и дойти до Пуэрто-Рико можно было только экономичным 12-узловым ходом. Положение было очень опасным. В случае появления противника крейсер уже не мог использовать свое главное оружие — скорость. Около 7 часов утра из радиорубки доложили, что отчетливо слышат переговоры какого-то английского крейсера, который находится очень близко и, судя по всему, на сходящемся курсе. Положение можно было считать уже критическим. Ни увеличить скорость, ни изменить курс из-за недостатка угля «Карлсруэ» уже не мог. Келер считал, что это «Суффолк». Его появления ждали е минуты на минуту, лихорадочно соображая, что делать в этом случае.

Если увеличить ход и спасаться бегством, то «Карлсруэ» рисковал остаться без угля в открытом море, и ему оставалось бы только затопиться, пересадив команду на шлюпки, В случае боя «Суффолк» быстро уничтожил бы «Карлсруэ», но при этом существовала надежда нанести и ему какие-то повреждения. Около 10:00 слышимость переговоров английского крейсера достигла предела, а затем стала слабеть. Видимо, корабль противника пересек курс «Карлсруэ» за горизонтом.

Британским кораблем, находившимся так близко от германского рейдера был, действительно, «Суффолк». Когда адмирал Крэдок три часа назад потерял «Карлсруэ» из виду, он пошел на восток, чтобы отрезать немецкий крейсер в случае, если «Бристоль» заставит его повернуть на юг. Зная из сообщения «Бристоля» курс противника, адмирал лег на юго-юго-восток. Фактически «Суффолк» какое-то время шел с «Карлсруэ» параллельными курсами; но вскоре Крэдок повернул на юго-восток, а с рассветом — на восток, точно на пересечку курса противника. (Именно в этот момент капитану 2 ранга Келеру доложили, что вблизи находится английский крейсер, но он из-за нехватки угля не мог ни увеличить скорость, ни уклониться.) Можно сказать, что «Карлсруэ» спас случай: «Суффолк», пересекая его курс в 9 часов утра, прошел за кормой немецкого крейсера на грани пределов видимости. Все расчеты адмирала Крэдока были правильными, но счастье оказалось на стороне противника.

Удачно уйдя от «Бристоля» и волей Провидения избежав 152-мм орудий «Суффолка», «Карлсруэ» продолжал идти 12-узловым ходом в Пуэрто-Рико. Океан был полностью пустынным. Вскоре, однако, в радиорубке «Карлсруэ» услышали радиопереговоры «Бервика» который шел на Ямайку грузиться углем. Получив радиограмму адмирала Крэдока, «Бервик» из прохода Виндварт немедленно повернул на северо-восток. На «Карлсруэ» снова началась нервотрепка. Радио «Бервика»— слышалось все яснее и яснее, а германский крейсер снова полагался на счастливый случай. И счастье ему не изменило. В тот момент, когда встреча с «Бервиком» уже казалась неизбежной, радио стало слышаться все слабее, так как «Бервик», почти уже выйдя на видимость «Карлсруэ», повернул на запад, решив искать германский крейсер в районе Багамских островов. Почему — неизвестно.

"Мы все облегченно вздохнули, — вспоминает старший лейтенант Ауст. — Все уже ожидали конца и бесславной гибели даже без утешения, что гибель была ненапрасной. Командир внешне был спокоен, но всем было ясно, что нынешний день, 7 августа, был для него, возможно, самым тяжелым в жизни. С момента боя с «Бристолем» командир не сходил с мостика, и мы еле смогли уговорить его подремать несколько часов в плетеном кресле, которое принесли на мостик.

Команда работала, не покладая рук. Она была разбита на два отделения и перегружала уголь в угольных ямах поближе к котлам. Жара была такая ужасная, что работали совершенно голыми и отдыхали на баке в таком же виде, черные, как негры. Для защиты от солнца на баке был натянут тент".

На рассвете 9 августа «Карлсруэ» вошел в гавань порта Сан-Жуан де Пуэрто-Рико. Было воскресенье, и на берегу царила мертвая тишина. В порту находился пароход Гамбург-Американской линии «Оденвальд», с которого Келер надеялся получить уголь. Но пароход оказался пустым. Его капитан предложил снабдить «Карлсруэ» провизией и передал на

крейсер из числа своей команды 13 добровольцев и 5 запасных. Такое увеличение экипажа было очень кстати.

Капитан 2 ранга Келер сразу же отправился на берег разыскивать немецкого консула. Немецкий консул, как и все уважающие себя люди, жил на своей загородной вилле на другой стороне весьма живописной бухты. Поскольку был воскресный день, консула с трудом удалось разыскать по телефону. Узнав, в чем дело, он быстро примчался в порт и энергично стал организовывать все работы, связанные со снабжением «Карлсруэ» углём, водой и продовольствием.

Уже в 9 часов утра к правому борту «Карлсруэ» подошла баржа с 550т угля, а к левому — другая баржа с 250 тоннами. Уголь, принадлежавший какому-то американцу, был очень низкого качества, представляя из себя практически угольную пыль. Погрузка шла очень медленно, стояла изнурительная жара, команда была утомлена после похода, так что за четыре часа работы удалось принять только 300 тонн угля. Консул и его сотрудники обыскали весь порт, но найти другого угля не смогли. Вся команда парохода «Оденвальд» добровольно пришла на помощь морякам «Карлсруэ» при погрузке и лишь поздно вечером ушла на шлюпках обратно на свое судно.

В Сан-Жуане находились английское и французское консульства, имевшие кабельную связь и с метрополиями, и со всеми островами Карибского моря. Кроме того, в порту имелась мощная американская радиотелеграфная станция, которая хотя и объявила о своем нейтралитете, полдня сообщала кому-то о приходе «Карлсруэ» в порт.

В таких условиях никого не удивил бы подход к Сан-Жуану британских крейсеров.

К 19:00 погрузка угля на «Карлсруэ» была закончена. Было принято 500 тонн, которых должно было хватить для перехода в другой нейтральный порт. Незадолго до наступления темноты было получено известие, которого ожидали весь день: к острову полным ходом приближаются два английских броненосных крейсера. Капитан 2 ранга Келер почему-то усомнился в этом, хотя подавляющая часть экипажа только удивлялась: почему англичане прибыли так поздно? Келер сам поднялся в «воронье гнездо» на фок-мачте. Несколько минут он и сигнальщики обшаривали биноклями горизонт. Он был совершенно чист: ни дымка, ни судна, ни" корабля. Сомнения командира «Карлсруэ» были вызваны тем, что английские крейсеры, которые гонялись за ним на пути в Сан-Жуан де Пуэрто-Рико, тоже уже должны были разойтись по базам для погрузки угля. Но не считаться с полученным сообщением полностью было нельзя. Вероятность встретить англичан при выходе из порта все-таки была.

С наступлением темноты «Карлсруэ» без огней выскользнул из Сан-Жуана. Шел проливной тропический дождь, и в море царила такая кромешная тьма, что спустя уже несколько минут невозможно было различить огни Сан-Жуана. В такой непроницаемой темноте, англичане могли пройти рядом с «Карлсруэ», но не заметить его. Выйдя из Сан-Жуана, капитан 2 ранга Келер повел корабль под самым берегом на восток. Дождь продолжался до 21:00, затем небо очистилось, взошла луна. Снова сделалось светло, как днем, что бывает только в тропиках.

В 22:00 «Карлсруэ» прошел траверз маяка на мысе Сан-Жуан в северо-восточной части острова, и командир приказал ложиться на юг, намереваясь проскочить очень узким и трудным в навигационном отношении фарватером через пролив в восточной части острова. Фарватер был настолько опасным, что вряд ли Келер рискнул бы войти в пролив, не будь ночь такой светлой и ясной. Келер решил зайти в Кюрасао, где и догрузиться углем. На корабле, тем временем, шла обычная служба, команде дали возможность отдохнуть. Заодно привели к присяге 13 добровольцев, пришедших с парохода «Оденвальд».

Между тем, не имея никаких точных сведений о местопребывании «Карлсруэ», адмирал Крэдок, опасаясь за безопасность северо-атлантических путей, поспешил на Бермудские острова, захватив по пути германский танкер «Леда». На Бермудах британский адмирал

застал два французских крейсера и узнал, что французское правительство на второй день войны отменило приказ о возвращении обоих крейсеров на родину, предоставив их в распоряжение англичан.

Это развязывало Крэдоку руки на юге. Теперь для наблюдения за Мексиканским заливом он мог назначить «Конде», предоставив ему базу на Ямайке, а для наблюдения за Карибским морем — «Декарт» с базой в Санта-Лючии. Сам же Крэдок, полагавший, что «Карлсруэ» ушел на север, поспешил занять место «Бристоля» у Нью-Йорка. К тому же было получено сообщение из Канады о появлении германского крейсера в проливе Кабот, где несший сторожевую службу крейсер «Ланкастер» ушел для пополнения запасов угля. А «Карлсруэ» на рассвете 12 августа пришел в голландский порт Вилемштад на остров Кюрасао.

О позиции, занятой Голландией в начавшейся войне, на «Карлсруэ» никто ничего толком не знал. Ходили разные слухи, но истинное положение вещей было неизвестно. Не исключалось, что, придя в Вилемштад, «Карлсруэ» застанет там корабли противника. На всякий случай капитан 2 ранга Келер приказал всем занять места по боевому расписанию. При появлении крейсера на сигнальной мачте порта подняли какой-то сигнал, который на «Карлсруэ» прочесть не смогли. Заиграли рожки, гарнизон был поднят «в ружье». По набережной куда-то потащили пушки. Из утесов повсюду торчали жерла орудий. Капитан 2 ранга Келер, демонстрируя мирные намерения, поднял лоцманский флаг, но на это, судя по всему, никто не обратил никакого внимания.

Наконец, после длительного и довольно нервного ожидания из узкого входа в гавань появился паровой катер, направлявшийся к крейсеру. Келер приказал комендорам отойти от орудий и прикрыть кранцы первых выстрелов. Вместе с лоцманом на «Карлсруэ» прибыл командир броненосца береговой обороны «Якоб-ван-Хэмскерк» коммодор голландского флота Гоенен, который по совместительству командовал местной колониальной эскадрой, куда входил еще один броненосец береговой обороны «Кортенаер».

Голландский офицер свободно говорил по-немецки и был очень любезен. Он обещал Келеру угля, но честно предупредил командира «Карлсруэ», что в любую минуту может придти сообщение о войне между Германией и Голландией. Вся кабельная связь находится в английских руках, пояснил коммодор, связи с метрополией нет уже несколько дней. Губернатор колонии совершенно сбит с толку английскими сообщениями и в большой тревоге ждет известий о начале военных действий. Появление «Карлсруэ» было воспринято как начало Германией войны против Голландии. Все считали, что крейсер прибыл, чтобы бомбардировать порт. Келеру удалось убедить коммодора Гоенена в своих абсолютно мирных намерениях, и «Карлсруэ» было разрешено войти в порт. Впрочем, лицо командующего голландской эскадрой оставалось очень озабоченным.

«Вилемштад имеет такой чистый и европейский вид, что кажется, будто находишься в Голландии, — отметил в дневнике неутомимый летописец старший лейтенант Ауст. — Только множество негров на берегу разрушает эту иллюзию. Среди это картины глубочайшего мира и спокойствия, которую нисколько не портили средневековые форты на берегу, на всех нас сильное впечатление своей воинственностью произвели два броненосца береговой обороны: „Якоб-ван-Хэмскерк" и „Кортенаер", стоявшие по обеим сторонам узких ворот гавани. Стволы их больших орудий были наведены точно в проход и грозно смотрели на нас. Оба броненосца были готовы сняться с якоря и немедленно вступить в бой. Нам стало даже неловко».

«Карлсруэ» подошел к набережной фирмы «Мадуро и с-я», владелец которой исполнял на острове обязанности австрийского консула. Вскоре после того, как «Карлсруэ» встал на швартовы, на него с визитом прибыли командиры обоих броненосцев. Капитан 2 ранга Келер и старший лейтенант Ауст хорошо знали командира «Кортенаера» капитана 1 ранга Ван-дер-Валя еще со времен беспорядков в Мексике, когда Келер командовал «Дрезденом». Ван-дер-Валь сразу же узнал Келера, и встреча получилась очень сердечной. Голландские офицеры прибыли на борт «Карлсруэ» по поручению губернатора, чтобы сообщить, что никаких

препятствий в получении угля чиниться не будет, и германскому крейсеру будет отпущено 1200 тонн. Кроме того, голландцы пытались убедить Келера в случае получения известия о начале войны Голландии с Германией тихо и мирно разоружиться в этом голландском порту. Келер на это отвечал уклончиво, да и голландцы особо не настаивали.

Позднее командир «Карлсруэ» съехал на берег, чтобы нанести визит губернатору. Губернатор знал о вторжении германских войск в Бельгию и опасался, что вслед за Бельгией наступит очередь и Голландии. Келер, немного зная о предвоенных планах сухопутного командования, пытался его в этом разуверить. Губернатор пожаловался Келеру на английского и французского консулов, которые перехватывали все сообщения из Европы, а к нему предъявляли массу требований. Сегодня уже поступило требование немедленно задержать «Карлсруэ» в гавани.

В 08:00 на «Карлсруэ» приступили к погрузке угля. В отличие от пуэрториканского уголь был высокого качества, а средства его подачи — не столь первобытными, как в Сан-Жуане. Так что к 19:00 удалось принять 1200 тонн. В самый разгар погрузки угля в порт пришел перуанский миноносец. Сразу же по порту пошел гулять слух: миноносец не перуанский, а французский, и прибыл он в порт, чтобы торпедировать «Карлсруэ». Затем снова стали поступать сообщения, что ко входу в Вилемштад подошли британские крейсера. Почти одновременно с «Карлсруэ» ко входу в порт подошли два парохода. Один успел войти в гавань до «Карлсруэ». Это был американский сухогруз «Филадельфия». Вторым оказался германский пароход «Штадт Шлезвиг», принадлежавший судоходному обществу «Г.Ц.Цорн».

Пароход пережил несколько неприятных минут, поскольку на нем приняли «Карлсруэ» за англичанина. Выяснив, что крейсер немецкий, капитан этого парохода, который шел без груза в Мексику, предоставил свое судно в полное распоряжение капитана 2 ранга Келера. Команда «Штадт Шлезвига» пришла на помощь морякам крейсера при погрузке угля. Американский пароход «Филадельфия» пришел из Каракаса. Среди его пассажиров было много немцев, возвращающихся на родину, в том числе, и несколько армейских офицеров запаса. Запасники также прибыли на «Карлсруэ», прося, чтобы их зачислили в экипаж. Однако Келер отказался от армейских запасников, поскольку они ничего не смыслили в морском деле. Немецкая колония и фирма Мадуро прислали на крейсер в подарок сигары и ликер «Кюрасао». Ликер был столь же отвратительного качества, что и сигары с аналогичным названием, выпускаемые в Германии.

Пока «Карлсруэ» грузил уголь, кто-то на берегу успел выпустить «экстренный выпуск» какой-то местной газеты. В нем говорилось, разумеется, о вторжении немцев в Голландию, о героической борьбе голландской армии, которая, тем не менее, была раздавлена «тевтонской военной машиной». Особо живописались зверства германских солдат.

Совершенно сбитый с толку губернатор, к счастью для экипажа «Карлсруэ», никак на эту фальшивку не отреагировал, ожидая официальных сообщений. Стоя под жерлами орудий голландских броненосцев береговой обороны и слыша крики газетчиков, распространявших «экстренный выпуск», главным образом, в порту, капитан 2 ранга Келер счел за благо сразу после окончания погрузки убраться из Вилемштада от греха подальше. Он ведь тоже не знал, было ли сообщение «экстренного выпуска» фальшивкой или нет. Незадолго до 20:00 «Карлсруэ» ушел из Вилемштада, провожаемый взмахами рук и фуражек моряков «Штадт Шлезвига» и немцев — пассажиров с «Филадельфии».

II

«Карлсруэ» медленно шел вдоль берега Венесуэлы, направляясь на восток, ведя поиск торговых судов противника на пути из Каракаса и в Каракас. Пока никто не попадался, но зато на крейсере с удовольствием слушали последние известия, которые регулярно передавала в эфир английская радиостанция на Тринидаде. Это была первая информация, на

основании которой экипаж крейсера мог примерно представить себе обстановку, сложившуюся в Европе на исходе второй недели войны.

На крейсере узнали, что за это время германская армия успела пройти через Бельгию и вчера заняла город Люттих. На восточном фронте русские вторглись в Пруссию и развернули наступление против Австро-Венгрии. В это верить не хотелось, а потому решили, что сообщение о русских успехах — это выдумка англичан. Свободные от службы офицеры сидели в кают-компании, изучая карту Атлантического океана. Всем, по словам старшего лейтенанта Ауста, хотелось побывать адмиралами-стратегами. Утром и после полудня на крейсере проводились короткие учения. В ночь с 17 на 18 августа офицер связи «Карлсруэ» старший лейтенант фон Альгаус доложил Келеру, что установлена радиосвязь с пароходом Гамбург-Американской линии «Патагония». Пароход сообщал, что имеет груз угля для «Карлсруэ».

«Когда на следующий день на рассвете мы увидели пароход, — вспоминает старший лейтенант Ауст, — то мы обрадовались ему еще больше, чем в свое время „Кронпринцу Вильгельму". Сначала пароход шел к нам в кильватер, потом машины были застопорены, и капитан „Патагонии" Кольдевей прибыл на крейсер. Встреча его с нашим командиром, которого он знал давно, была чрезвычайно сердечной. Капитан Кольдевей был известен как чрезвычайно способный и предприимчивый человек».

«Карлсруэ» и «Патагония» вместе пошли на юг. Келер воспользовался случаем, чтобы провести учения комендоров по определению расстояния до «Патагонии», используя. пароход как учебную цель. Около 16:00 сигнальщики доложили, что прямо по курсу виден дым. На крейсере пробили боевую тревогу. Вскоре сигнальщики доложили, что на горизонте появился однотрубный пароход. «Карлсруэ» увеличил ход, приказав «Патагонии» идти следом по способности.

"Известие о нашей первой охоте молнией пронеслось по всему кораблю, — вспоминает Ауст. — Все, кто не был занят службой внизу, высыпали на верхнюю палубу. С каждой пройденной милей напряжение росло. На «Патагонии», которая спешила, как могла, за нами, поднимая высокий бурун по носу, тоже все увеличивалось число голов, выглядывавших через планширь, а капитан Кольдевей не мог отказать себе в удовольствии просемафорить нам: «Уверен, что это англичанин!».

Постепенно можно было различить сначала красную трубу с черной маркой, затем — серый корпус судна. Еще на большом расстоянии пароход поднял флаг. Подзорная труба на «вышке», через которую хотели смотреть сразу трое, т.к. она была лучшей на всем крейсере, сейчас же определила, что это ярко-красный английский коммерческий флаг. Все были в диком восторге".

18 августа 1914 года в 16:40 в точке 9 гр. 54 мин. СШ и 50 гр. 10 мин. ЗД «Карлсруэ» задержал свой первый приз, подняв ему сигнал: «Застопорьте машину; ждите шлюпку».

Для пущей важности из носового орудия был произведен один холостой выстрел. Призовая команда, состоявшая из двух офицеров, старшины-радиста и «призового» писаря, направилась к английскому пароходу на паровом катере. Офицеры и команда катера были вооружены, радист и писарь — нет. Пароход «Боус Кэстл», принадлежавший компании «Джемс Чэмберс» в Ливерпуле, шел из чилийского порта Антофагаста на Антильские острова с грузом селитры и порошкового серебра. Его команда состояла, главным образом, из англичан. Им было дано достаточно времени, чтобы собрать вещи, а затем их перевезли на «Патагонию». Сохранить пароход как приз не было никакой возможности, и капитан 2 ранга Келер решил его потопить. «Боус Кэстл» был совершенно новым пароходом, совершавшим свое первое океанское плавание. Порядок на нем поддерживался образцовый, и по случаю первого возвращения на родину судно было заново выкрашено. Капитана-шотландца привезли с судовыми бумагами на крейсер. Он был несколько смущен.

Зная о начале войны между Великобританией и Германией, он принял «Карлсруэ» за английский крейсер «Глазго» (тоже четырехтрубный), также оперирующий в этих водах. Старший лейтенант Ауст отметил в своем дневнике, что после того, как азарт погони прошел, им было очень жаль уничтожать такой красивый пароход — порождение современной науки, техники и промышленной культуры. Впрочем, все эти сантименты были с непривычки.

На английском пароходе открыли кингстоны и отдали фланец трубы холодильника. Кроме того, между котлами и бортом были заложены подрывные заряды. Плохо рассчитанный взрыв почти не повредил борт судна, а проломил верхнюю палубу. «Боус Кэстл» тонул очень медленно. В кают-компании подтрунивали над минным офицером.

С наступлением темноты полил проливной дождь. Так и не дождавшись, когда потонет «Боус Кэстл», капитан 2 ранга Келер приказал уходить на юг. «Патагония», как тень, шла в кильватере «Карлсруэ». 19 и 20 августа оба корабля шли вдоль побережья Южной Америки, держа курс на юго-восток. 21 августа они подошли к небольшому острову Мараса, находящемуся почти в самом устье Амазонки, и стали на якорь в одной из его пустынных бухт, ошвартовавшись друг к другу.

На «Карлсруэ» приступили к чистке котлов и приему угля с «Патагонии». Как раз в этом месте грязно-желтые воды Амазонки сливались с девственно чистыми синими водами Атлантического океана. После полудня течение великой реки неожиданно усилилось, завихряясь в каких-то непонятных обратных течениях и водоворотах. «Карлсруэ» и «Патагония» начали дрейфовать, а затем их оторвало друг от друга. Подняв якорь, крейсер переменил место, встав на меньшую глубину. Он еще несколько раз начинал дрейфовать, пока не нашел место, где течение было относительно слабым, и стал там на оба якоря. Погрузка угля продолжалась два последующих дня. Удалось заполнить все бункера и еще принять на палубу 120т угля.

Мимо кораблей постоянно проносились пироги с туземцами, вокруг шныряли их парусные лодки. Келер приказал закрыть название «Карлсруэ» на корме брезентом.

24 августа «Карлсруэ» и «Патагония» покинули дельту Амазонки и 25 августа перешли экватор. Уже долгое время на крейсере шла полемика, будет ли отмечаться переход экватора согласно флотским традициям, хотя и с некоторыми ограничениями в связи с военным временем. Капитан 2 ранга Келер был склонен разрешить церемонию, чтобы хоть как-то скрасить однообразную и тяжелую жизнь экипажа, не видевшего ничего, кроме учений и погрузок угля. Однако сами матросы попросили командира отложить праздник Нептуна до того времени, когда «Карлсруэ» будет проходить экватор в обратном направлении, возвращаясь домой. На крейсере все, включая офицеров, были уверены, что война продолжится недолго — месяца три. Первый месяц уже прошел, значит, осталось два, от силы — три. Как известно, так думали не только на «Карлсруэ», еще не веря, что попали в один из самых страшных, кровавых и бессмысленных мировых катаклизмов.

Еще во время стоянки в Кюрасао капитан 2 ранга Келер договорился с капитаном парохода «Штадт Шлезвиг» Циммерманом, что тот приведет свое судно к острову Сао-Жао у побережья Бразилии и будет там ожидать крейсер. «Штадт Шлезвиг» пришел к острову еще накануне, доставив для «Карлсруэ» 800 т угля, который ему удалось добыть у американцев на острове Сент-Томас. Подведя «Штадт Шлезвиг» к борту, на «Карлсруэ» перегрузили с него то количество угля, которое крейсер израсходовал во время перехода к этому бразильскому острову. Остальной запас угля со «Штадт Шлезвига» перегрузили на «Патагонию». «Штадт Шлезвиг» был слишком тихоходным, чтобы следовать за «Карлсруэ». Поэтому на него пересадили команду потопленного британского парохода «Боус Кэстл», приказав капитану «Шлезвига» высадить англичан в Маранхао.

Англичане вели себя тихо, и не было никаких опасений, что они неожиданно взбунтуются.

26 августа «Карлсруэ» покинул Сао-Жао и вышел в океан. После некоторых размышлений капитан 2 ранга Келер выбрал для боевой деятельности крейсера район в северо-восточной части Южной Америки. Там скрещивались важные судоходные линии: из Европы через Канарские острова и острова Зеленого Мыса в Южную Америку, из Северной Америки и Вест-Индии в Южную Америку. В точку пересечения этих путей, считая ее наиболее благоприятной для ведения войны против судоходства противника, капитан 2 ранга Келер и направил свой крейсер.

Подойти к этому месту Келер хотел с полностью нагруженными угольными ямами, для чего было необходимо еще раз выбрать укромное местечко для погрузки угля. Между тем, 27 августа радисты «Карлсруэ» перехватили близкие сигналы британского крейсера «Глазго», разговаривавшего с каким-то другим кораблем, также находящимся поблизости.

30 августа в 11:00 «Карлсруэ» стал на якорь у рифов Лавандейра и немедленно приступил к погрузке угля с «Патагонии». Приняв к 19:00 350 тонн угля, «Карлсруэ» взял курс на северо-восток к намеченному району своей корсарской деятельности. Район, определенный капитаном 2 ранга Келером, имел площадь 100000 квадратных миль. Его центр находился на 5-м градусе южной широты и между 29-36 градусами западной долготы.

Конечно, реализация плана Келера в огромной мере зависела от степени противодействия его операциям со стороны британских боевых кораблей. При этом Келеру оставалось уповать только на высокую скорость «Карлсруэ». Ночью радисты крейсера слышали переговоры каких-то судов, ведущиеся на немецком языке. В это трудно было поверить, хотя некоторые радиостанции, вещавшие с территорий стран Латинской Америки, и говорили на немецком языке. Но они были очень маломощными, а их сообщения трудно было ловить. А тут немецкая речь звучала в эфире громко и четко. Не было сомнений, что переговоры ведут немецкие суда, что было в одинаковой степени и важно, и приятно.

Сигнальщики напряженно следили за горизонтом. Наконец, когда на горизонте открылся скалистый остров Рокас, сигнальщики доложили о двух пароходах, появившихся прямо по носу. Один был правее, другой — левее «Карлсруэ». Крейсер поднял свой позывной и пошел на сближение с тем пароходом, что находился левее. Разобрав позывной, пароход тоже повернул в сторону «Карлсруэ». Это был «Асунсьон» (4663 брт), принадлежавший Гамбург-Южно-Американской судоходной компании. Командовал пароходом капитан Фрич. Судно шло из Сантоса, везя для «Карлсруэ» 1200 т угля, запас продовольствия, а также 40 тысяч французских франков золотом. Вторым пароходом оказался «Крефельд» (3829 брт), принадлежавший Северо-Германскому Ллойду, командовал им капитан Фит. Пароход вез «Карлсруэ» 1000 т угля, запас провианта и 35000 золотых франков наличными. Кроме того, стало известно, что на подходе находится еще один германский пароход — «Рир-Негро», идущий из Бразилии.

Три немецких парохода сразу! Событие было более, чем радостное, значительно облегчающее будущие операции крейсера. Келер решил задержать все эти пароходы при себе в качестве вспомогательных судов. Оба парохода вступили в кильватер «Карлсруэ», а с «Рио-Негро» удалось связаться по радио. Зыбь в океане была столь крупной, что капитаны пароходов не смогли прибыть на «Карлсруэ» для совещания с командиром. Келер решил пойти со всей своей импровизированной эскадрой под защиту острова Ракос.

«Карлсруэ» взял курс на остров, ведя за собой колонну из четырех немецких судов. В 16:00 на горизонте появилось еще какое-то судно. На, мостике «Карлсруэ» поначалу решили, что это «Рио-Негро», но удивились, что пароход не сделал никаких попыток сблизиться с крейсером, хотя не мог его не узнать. Неизвестный пароход запросили о порте приписки. Он ответил совершенно иначе, чем должен был «Рио-Негро». Незваного гостя решили проверить. «Асунсьон» и «Крефельд» получили приказ идти к острову Ракос, «Рио-Негро» дали радиограмму следовать туда же, а сам «Карлсруэ», сопровождаемый «Патагонией», полным ходом пошел на сближение с неизвестным судном. При приближении крейсера

пароход поднял английский флаг. На его корме большими буквами было написано название «"Стратрой". Глазго». На «Карлсруэ» подняли сигнал «Остановиться!»

«Стратрой» немедленно повернул в сторону крейсера. Большая волна не давала возможности послать на перехваченный пароход катер с призовой командой. С «Карлсруэ» запросили пароход, откуда и куда он идет и что везет? После некоторой паузы «Стратрой» ответил: «6000 тонн угля из Норфолка в Бразилию».

6000 тонн угля — это было больше, чем имелось на всех четырех германских пароходах! Это была неслыханная удача, на которую Келер не смел даже надеяться. «Стратрою» было приказано спустить флаг и следовать за «Карлсруэ». Поставив захваченный пароход между собой и «Патагонией», «Карлсруэ» снова взял курс на остров Ракос.

1 сентября в 08:00 «Карлсруэ», ведя за собой захваченный «Стратрой» и верную «Патагонию», пришел на сборный пункт у Ракоса. Там вместе с «Асунсьоном» и «Крефельдом» уже стоял «Рио-Негро», доставивший для «Карлсруэ» 1100 т угля, запасные части к машине, провизию и 200 фунтов стерлингов в золоте. На «Стратрой» прибыла призовая команда. Выяснилось, что большую часть команды английского парохода составляют китайцы. Им предложили остаться на судне, несколько повысив их жалованье. Китайцы с восторгом согласились. Английского капитана и его офицеров свезли с судна, командовать которым Келер назначил капитан-лейтенанта резерва Любинуса, до этого занимавшего должность старшего помощника на пароходе «Кренфельд». На новый угольный транспорт были также переведены лейтенант резерва Гундлах с «Асунсьона», один машинист, три кочегара и 11 матросов с разных пароходов «эскадры» Келера.

По приказу Келера «Стратрой» поднял военный флаг. На захваченном судне нашли несколько американских газет, из которых, к сожалению, ничего нового узнать не удалось. Надеялись выяснить что-то о судьбе «Дрездена», оперировавшего в южной Атлантике, но ничего не нашли.

Келер опасался, что англичане предпримут меры для того, чтобы отбить «Стратрой» обратно, и отнимут у него столько угля. Поэтому командир «Карлсруэ» приказал разделить уголь между остальными пароходами. Где-то совсем недалеко переговаривались между собой два английских крейсера. Их сигналы принимались радиостанцией «Карлсруэ» четко и ясно. Между «Карлсруэ» и судами его «эскадры» постоянно сновали шлюпки. Одни доставляли на крейсер провиант с «Асунсьона», другие доставляли пленных англичан со «Стратроя» на «Асунсьон», третьи доставляли капитанов всех пароходов на совещание с командиром «Карлсруэ» и, наконец, одна шлюпка везла почту на «Патагонию», которую предполагали вскоре отпустить в Германию.

К вечеру многочисленные работы были завершены. «Патагония» и «Стратрой» снялись с якоря и ушли в море под общим командованием капитана Кольдевея. Когда оба парохода скрылись в сумерках, «Карлсруэ» и «Крефельд» также снялись с якоря и пошли на север — в район, намеченный Келером для операций крейсера.

В ночь со 2 на 3 сентября на расстоянии нескольких миль по левому борту с «Карлсруэ» заметили огни какого-то судна. Крейсер полным ходом пошел на сближение и вскоре обнаружил английский пароход «Мэпл Брэнч» (4338 брт), шедший из Ливерпуля в Вальпарайзо.

"На рассвете мы проснулись в наших кормовых каютах от сильного шума винтов, — вспоминает старший лейтенант Ауст. — Машины работали самым полным ходом. Что-то случилось! Когда я поднялся на мостик, то увидел впереди огни парохода, к которому шел «Карлсруэ». С рассветом мы его догнали, и он сейчас же остановился. Это был англичанин — «Мэпл Брэнч». На него была отправлена призовая команда, которая вскоре доложила: «2000 тонн разного груза и живой скот в Вальпарайзо». Мы все обрадовались живому скоту, который мог стать прекрасным дополнением к нашему рациону. Что такое «разный груз», мы,

будучи еще новичками в захвате коммерческих судов, не имели ни малейшего представления. Звучало это вполне безобидно, но на деле было не так просто.

Пароход с «разным грузом» — это огромный плавучий магазин. Он везет все, что требуется стране со слабо развитой промышленностью, — начиная от шпилек и перьев и кончая швейными машинами и образцами последних парижских мод. Кроме того, в таком «магазине» всегда полно продовольствия: всевозможные консервы, голландские сыры, английский мармелад, норвежские сардины и немецкие копченые колбасы.

Каждая фирма препровождает при своих товарах особый грузовой документ, что вместе составляет целую охапку бумаг, которую капитан и вручил нашему призовому офицеру. Командир придавал особую важность наиболее точному составлению призового акта. Поэтому такая добыча не привела в особый восторг нашего призового офицера. Составление акта «разных грузов» требовало больше работы, чем «актировать» четыре парохода с однородным грузом. Акт приходилось составлять в течение нескольких дней. Но «что кошке — игрушки, то мышке — слезки», гласит пословица. Наш старпом и его правая рука — боцман со шкипером, напротив, пришли в неописуемый восторг, ибо на пароходе оказалось очень много пишущих машинок. Их раздали по боевым частям — печатать рапорты, а одну, в утешение, дали призовому офицеру. Отныне «призовой писарь» мог печатать все акты на пишущей машинке.

Сбылись все мечты боцмана и шкипера, хотя список их желаний был очень велик: голики, швабры, чистоль, трос для кранцев (которые были крайне необходимы во время угольных погрузок, когда пароходы усиленно терлись о нас), молотки, долота, буравы всех размеров и т.д., но, прежде всего, мыло, которое у нас всегда быстро кончалось, а без него ни один немецкий моряк не может иметь полного счастья. Штурманский офицер также получил свою долю добычи — карты и трубки к лоту Томсона. Командир позволил взять на крейсер несколько граммофонов для нашего развлечения. Все, что поступало на корабль, проходило через строгий контроль; каждый предмет был записан в инвентарь и оценен.

Буфетчик и наши повара были в телячьем восторге. Весь скот — быки, бараны, свиньи, кролики и птица — представляли отборные экземпляры лучших пород и были великолепно откормлены, т.к. предназначались для выставки в Аргентине. При них находился специальный скотник, которому была обещана денежная награда, если скот прибудет на место здоровым и не потеряет своего веса. Большей частью скот был зарезан. Буфетчик и коки возились с этим целый день, и палуба после этой бойни выглядела отвратительно. Мясо разделили между «Карлсруэ» и «Крефельдом».

После полудня несколько шлюпок перевезли птицу, которую предварительно зарезали. Это было несколько сотен кур, уток и индюков. Командир по этому случаю процитировал Генриха IV: «Я желал бы, чтобы каждый мой подданный имел по воскресеньям суп из курицы». И действительно, его пожелание исполнилось. Через день было воскресенье, и каждый из команды получил по курице, которую должен был собственноручно ощипать. Это забавное зрелище, когда вся палуба покрыта матросами, из которых каждый держал между коленями курицу и усердно ее ощипывал. За крейсером неслось облако перьев. Конечно, фотоаппараты работали вовсю. (К сожалению, все эти снимки, как и многие другие, не удалось сохранить)".

Капитан 2 ранга Келер рассчитывал найти на английском пароходе какие-то газеты, но тут его ждало разочарование: «Мэпл Брэнч» ушел из Англии еще до начала войны, и те газеты, что удалось найти на судне, были еще за июль 1914 года.

Команда захваченного парохода насчитывала 42 человека, из которых большую часть составляли китайцы. Их перевезли на «Крефельд», который затем, из уважения к английскому капитану и его офицерам, отошел на 10 миль, чтобы английские офицеры не видели гибели своего парохода. На «Мэпл Брэнч» сняли крышку холодильника и открыли

кингстоны. Подрывные патроны на этот раз были помещены в коридоре гребных валов. Все двери и горловины люков отдраили, так что после взрыва пароход довольно быстро наполнился водой и к наступлению темноты затонул. Когда волны уже покрывали корму судна, а его нос все выше поднимался над волнами, в носовой части парохода вдруг был замечен огонь. На «Карлсруэ» начался небольшой переполох, но в итоге выяснилось, что это был огонь лампады, зажженной матросами-китайцами перед статуей Будды. Между тем, «Мэпл Брэнч», встав в воде вертикально, стремительно пошел ко дну, светя китайской лампадой.

Ночь с 4 на 5 сентября была светлой и ясной. В радиорубке «Карлсруэ» первый раз с начала августа услышали позывные «Кронпринца Вильгельма». Несмотря на соблазн «поболтать со старым приятелем», «Карлсруэ» вел себя «тише мыши», чтобы работой радиостанции не выдать своего места.

Уже не менее 11 английских кораблей рыскали вокруг. Их шифровки заполняли весь эфир. Береговая станция Олинда у Пернамбуко передала по-итальянски на итальянский пассажирский пароход короткое сообщение: «Немцы — перед Парижем, русские — во Львове, Турция вступила в войну в союзе с Германией».

Известие, что немецкие войска находятся под Парижем, вызвало на «Карлсруэ» всеобщее ликование. В течение месяца они ничего не знали о положении на театре военных действий в Европе.

5 сентября после полудня «Карлсруэ» встретился с «Асунсьоном». С парохода передали, что 3 сентября они весь день шли вместе с «Кронпринцем Вильгельмом», на который перегрузили часть провианта. Капитан-лейтенант Тирфельдер прислал капитану 2 ранга Келеру письмо, в котором доносил о своей деятельности — весьма удачной, по общему мнению. «Карлсруэ», тем временем, пошел на запад от места затопления «Мэпл Брэнч», но в пустынном океане не встретил никого.

6 сентября Келер решил вернуться к рифу Лавандейра, чтобы принять уголь с захваченного «Статроя». До 8 сентября шла погрузка угля. «При неистовой жаре это была страшно изнуряющая работа, — вспоминает старший лейтенант Ауст. — Днем грузила вся команда, ночью она делилась на две смены, которые работали по четыре часа. Время погрузки представляло для нас наибольшую опасность. В открытом море нас нелегко было застать врасплох. Пары были всегда полные, так что машины могли дать максимальный ход в любое время. Само собой разумеется, орудия и минные аппараты были в полной готовности. Совсем другое было, когда мы швартовались к пароходу, с которого собирались брать уголь. Боеготовность, естественно, значительно уменьшалась, т.к. при появлении неприятеля сначала приходилось отдавать швартовы, затем нужно было спешно убрать уголь, который густым слоем покрывал палубу, мешая свободным действиям орудий. Таким образом, требовалось много времени для приведения корабля в готовность к бою. Ситуация могла оказаться фатальной, если бы неприятель подошел к месту погрузки угля ночью или в пасмурную погоду, как часто бывает на рассвете. Поэтому ночью все лишние огни гасились, оставалось только слабое освещение горловин угольных бункеров. И, конечно, в такие дни усиливалось наблюдение за горизонтом, для чего отбирались лучшие сигнальщики».

9 сентября, приняв полный запас угля, «Карлсруэ» снова вышел в море. («Мы снова вернулись к нашей деятельности придорожных разбойников», — иронизировал Ауст.) Вместе с крейсером в рейд шли пароходы «Крефельд» и «Рио-Негро». Один нес сторожевую службу с востока от крейсера, второй — с запада. Экономя уголь, Келер часто приказывал дрейфовать с застопоренной машиной. Время шло медленно и монотонно. Свободные от службы занимались охотой на акул. «В открытом море, — вспоминает Ауст, — акулы не так велики, как вблизи берегов Мексиканского залива. Они едва достигают двух метров в длину. Изумительно, как быстро эти твари чуют, где можно поживиться. Достаточно было крейсеру застопорить машины, как через минуту они, буквально, кишела за кормой. Брошенным за

/юрт крюком с нанизанным куском мяса постоянно удавалось подцепить то одну, то другую. Еще успешнее шло дело у офицеров, которые, вооружившись винтовками, стреляли с мостика или со шканцев, как только акула высовывала голову из воды, чтобы схватить кусок мяса, подвешенный чуть выше поверхности».

Убивая акул и время, моряки «Карлсруэ» с удивлением поглядывали на пустынный горизонт. Вдруг там появится столб дыма, говорящий о приближении очередной добычи. Но горизонт был пуст.

Только ночью 14 сентября с мостика увидели прямо по курсу далекие огни какого-то парохода. Келер пошел на сближение, но показался в видимости парохода только на рассвете. Бросаться на огни, очертя голову, тоже было рискованно — они вполне могли принадлежать английскому крейсеру. Уже по черно-бело-красной окраске трубы всем на мостике «Карлсруэ» стало ясно, что пароход английский. Вскоре он и сам подтвердил это, подняв британский флаг. Сигнал «Остановиться!» пароход игнорировал, продолжая следовать своим курсом. С «Карлсруэ» сделали предупредительный выстрел ему под нос, и пароход остановился.

Пароход назывался «Хайланд Хоуп». Он принадлежал британской «Нельсоновской линии» и направлялся из Ливерпуля в Аргентину за грузом мороженого мяса. На судне были огромные холодильники, и оно было снабжено углем так, что могло сразу после погрузки мяса идти в обратный рейс. Кроме того, к великой радости экипажа «Карлсруэ», на английском пароходе оказалась масса газет и иллюстрированных журналов с репортажами и фотографиями военных корреспондентов, работающих на различных фронтах разгорающейся великой войны. Призовой офицер прислал все найденные газеты и журналы на крейсер, и их тут же растащили по кают-компаниям и каютам. Это вызвало неудовольствие Келера: газеты могли содержать сведения, нужные для действий «Карлсруэ». В частности, расписание пароходных линий, даты выхода из баз военных кораблей и т.п. Командир приказал впредь доставлять прессу в первую очередь на мостик. Чтение британских газет для оторванных от родины немецких моряков было занятием далеко не самым приятным. Они жили еще в идеологической законсервированности мирного времени, и их сильно поразила острая ненависть к Германии и ко всему немецкому, сквозившая от каждой строчки британских газет. "Никто из нас не ожидал такого поведения от народа, славившегося по всему свету стремлением к соблюдению приличий и внешних форм, — вспоминал старший лейтенант Ауст. — Все больше резкостей встречалось по поводу императора и кронпринца. Из генералов наибольшую ненависть британцев вызывал генерал фон-Клук. О нем рассказывались ужасающие вещи. Затем шла очередь других генералов, офицеров и, наконец, всех солдат с их зверствами. В бешенстве мы бросали газеты в сторону, но через минуту все-таки брались за них снова, т.к. только из них можно было узнать хоть что-то новое. Командир обыкновенно вырезал и подклеивал вместе наиболее лживые и оскорбительные статьи, назвав этот сборник «Альбомом лжи».

Пока моряки «Карлсруэ» занимались задержанным «Хаиланд Хоуп», на горизонте появился большой пароход, опознавший себя по радио как испанское судно «Рена Виктория-Елена», принадлежавшее судоходной компании в Барселоне. Это подтвердилось, когда пароход подошел ближе. Он шел под испанским почтовым флагом, и капитан 2 ранга Келер решил его не осматривать и не задерживать. Однако, на испанском пароходе, увидев такое количество судов, собравшихся; вокруг военного корабля, стали запрашивать по радио; название крейсера, проделав это несколько раз и изрядно надоев всем на мостике «Карлсруэ». Командир крейсера приказал ответить по-английски: «Конвоир британских судов».

Хотя этот сигнал был передан на самой малой мощности, какой-то английский корабль, находившийся поблизости, перехватил его и тут же начал запрашивать испанский пароход, что это за странный «конвоир», о котором ему ничего не известно? Испанец потребовал от

англичанина опознать себя. Тот ответил, но так «тихо», что на «Карлсруэ» сигнал не услышали.

Положение становилось очень опасным. Келер решил немедленно уходить из этого района и попытать счастья на северо-американских линиях. Поспешно взорвав «Хайланд Хоуп», «Карлсруэ» с двумя своими спутниками стал уходить в западном направлении.

III

Капитан 2 ранга Келер, видимо, так до конца и не осознал, насколько удача сопутствовала ему в дерзких и рискованных действиях. Еще когда «Карлсруэ» разгружал в море захваченный английский пароход «Мэпл Брэнч», адмирал Крэдок на броненосном крейсере «Гуд Хоуп» проходил всего в 50 милях от него, направляясь в Сен-Пол Роке в Пернамбуко (английская угольная станция на побережье Бразилии — *Прим. авт.*). Второй английский броненосный крейсер «Корнуэлл», ведя поиск в океане, прошел всего в 40 милях от «Карлсруэ», когда тот топил «Мэпл Брэнч». «Корнуэлл» шел прямо на «Карлсруэ», но затем неожиданно отвернул, направившись за углем в Сьерра-Леоне. Получив приказ присоединиться к эскадре Крэдока в Пернамбуко, «Корнуэлл» еще раз разошелся с «Карлсруэ» на самой границе видимости. Когда же «Карлсруэ» принимал уголь от «Сфатроя», буквально в 20 милях от них прошел вспомогательный крейсер «Кармания». Во время захвата парохода «Хайланд Хоуп», когда испанская «Рена Виктория-Елена» получила на свой запрос ответ с «Карлсруэ»: «Конвоир английских судов», этот ответ приняли на английском броненосце «Канопус», который приближался к этому району.

«Канопус» попросил пароход показать свое место. Почувствовав опасность, «Карлсруэ» скрылся. Новым районом операций капитан 2 ранга Келер избрал судоходные пути между Нью-Йорком и Южной Америкой в 300 милях от своей прежней позиции.

15 сентября, уходя на северо-запад, «Карлсруэ» наткнулся на два парусника, которые не встречались ему с самого начала войны. Первым оказался норвежский трехмачтовый барк «Серфаререн», который шел из Новой Каледонии с грузом хрома для одной нюрнбергской фирмы в Готенбюрге. Узнав об этом, Келер послал в подарок норвежцам половину только что зарезанного барана и свежего картофеля. На мачте «Карлсруэ» подняли сигнал: «Счастливого плавания». Норвежцы ответили тем же, и корабли разошлись. Затем повстречался еще один трехмачтовый барк, тоже, видимо, норвежский. Командир «Карлсруэ» решил не тратить время на его остановку и осмотр. Между тем, неуклонно приближалось время следующей погрузки угля. Опыт уже научил моряков крейсера, что ходить с неполным запасом угля нельзя. Всегда можно нарваться на британский крейсер, от которого придется долго уходить в режиме самого полного хода. При аналогичных обстоятельствах «Карлсруэ» однажды уже чуть не остался без угля в открытом море и уцелел тогда только чудом.

Так никого и не встретив, Келер уже собирался уходить на погрузку угля, как сигнальщики доложили, что «в четырех румбах слева по носу» видят дым.

Это случилось в полдень. Офицеры обедали, и сообщение о появлении дыма пришлось им на десерт. Как водится, сначала над горизонтом показались мачты и тотчас же за ними — дымовая труба. Затем долгое время ничего не прибавлялось, только труба становилась все длиннее и длиннее. На мостике «Карлсруэ» кое-кто предположил, что это обман зрения, вызванный рефракцией. Но оказалось, что у встречного парохода действительно очень высокая дымовая труба. Увидев «Карлсруэ», пароход поднял английский флаг. Пароход назывался «Индрани». Он весь сиял чистотой, как с иголочки. Офицеры в белоснежных кителях стояли на мостике. Матросы-китайцы были одеты в опрятные синие робы. На пароход отправили призовую команду. На «Карлсруэ» все были уверены, что им снова попалось судно с «разным грузом». Поэтому с некоторым удивлением был прочитан семафор от призовой команды: «6700 тонн угля из Норфолка в Рио-де-Жанейро». Кроме того, как

выяснилось, на «Индрани», в отличие от «Стратроя», имелась мощная радиостанция. О таком угольщике можно было только мечтать!

Английская часть экипажа была перевезена на «Крефельд», а старший помощник капитана «Рио-Негро» капитан-лейтенант резерва Гуго Ялласс был назначен капитаном «Индрани». На новый угольщик также перевели лейтенанта резерва Гентшеля, двух унтер-офицеров и четырех матросов. Все матросы и кочегары-китайцы изъявили желание остаться на судне за те же деньги. На пароходе подняли немецкий флаг, и новый угольный транспорт вошел в состав эскадры капитана 2 ранга Келера.

Командир «Карлсруэ» пришел по этому поводу в такое хорошее настроение, что разрешил английскому капитану «Индрани» оставить при себе свое любимое охотничье ружье. В качестве ответной любезности английский капитан уговорил одного из своих механиков «остаться на судне и помочь германцам управлять машиной». На «Индрани» обнаружили много американских газет. «Они были лучше английских, — отметил старший лейтенант Ауст, — главным образом тем, что вместо английской ненависти к нам, они были насквозь проникнуты желанием произвести сенсационное впечатление. Вранья же в них было не меньше. Всеобщее веселье вызвала статья с описанием принятых английским Адмиралтейством мер, чтобы покончить с „Карлсруэ‟. Высланные англичанами в океан корабли не имели права вернуться прежде, чем наш крейсер не будет потоплен. Нам уже много приходилось читать о себе разных небылиц. Мы были „потоплены‟ в день объявления войны, потом были „захвачены‟ в Сан-Жуане, затем, согласно какой-то английской газете, снова где-то „потоплены‟. Позднее над нами смилостивились, написав, что „Карлсруэ‟ отделался „сильными повреждениями‟. Теперь в газетах сообщалось, что для охоты за нами из Англии вышли еще четыре броненосных крейсера».

Оставив «Рио-Негро» и «Крефельд» с только что захваченным «Индрани», «Карлсруэ» с «Асунсьоном» направились к месту погрузки угля. 18 сентября при сильном тумане началась погрузка и продолжалась целые сутки, проходя, как обычно, у рифов Лавандейра. Крейсер принял 840 т угля в бункера и еще 530 т во все свободные помещения, включая и верхнюю палубу.

Ночью 19 сентября «Карлсруэ» снова вышел в море, направляясь к месту засады севернее острова Фернандо Наронья. 20 сентября крейсер встретился в море с «Индрани» и «Крефельдом». Капитан 2 ранга Келер распорядился переименовать «Индрани» в «Гофнунг», договорился с капитан-лейтенантом Ялласом о рандеву и пошел дальше, взяв с собой «Рио-Негро» и «Крефельд».

На этот раз «сидеть в засаде» «Карлсруэ» пришлось очень недолго. Едва рассвело, как раздался веселый крик сигнальщика из «вороньего гнезда» о приближении парохода, идущего прямо на крейсер. Но, когда пароход подошел ближе, на нем, с некоторой долей разочарования, разглядели голландский (нейтральный) флаг. Пароход назывался «Мария». Он был старым, грязным и очень запущенным. Судно шло из Портленда в американском штате Орегон с грузом 6000 т пшеницы, направляясь в Белфаст и Дублин. Зафрахтован пароход был англичанами, а потому было решено его потопить. Груза пшеницы хватило бы, чтобы в течение двух недель кормить хлебом все население Лондона! Это и было моральным обоснованием уничтожения нейтрального судна.

Пока голландцев перевозили на «Крефельд», а «Марию» готовили к взрыву, в западной части горизонта показался еще один пароход, идущий курсом на юг. Предоставив «Крефельду» потопить голландца, «Карлсруэ» погнался за новой добычей.

Еще с большого расстояния удалось рассмотреть, что пароход идет под английским торговым флагом. Назывался пароход «Корниш-Сити» и шел из Байдфорда с грузом 6400 т кардиффского угля в Рио-де-Жанейро для нужд Англо-Бразильской компании, обеспечивающей углем британские боевые корабли. Судно было старым, давно выслужившим

все свои ресурсы, очень тихоходным. Использовать его в качестве угольного транспорта было невозможно, да уже и не хватало на это людей. Кроме того, «Карлсруэ» был в избытке снабжен углем. Была мысль отправить «Корниш-Сити» для снабжения углем «Кронпринца Вильгельма». Голландский капитан с «Марии» успел рассказать, что встретил в море британский крейсер «Глазго», который искал «Кронпринца Вильгельма», но на «Карлсруэ» ничего точно не знали, где сейчас находится вспомогательный крейсер. Поэтому после некоторых колебаний «Корниш-Сити» было решено потопить. Команду, состоявшую наполовину из китайцев, наполовину — из англичан, перевезли на «Рио-Негро», а затем пароход взорвали. Он быстро затонул. Как раз в этот момент подошел «Крефельд», а радисты «Карлсруэ» поймали сообщение, что вблизи находится большой английский пассажирский лайнер «Амазон», принадлежавший британской компании «Ройял Стим Майл». Это была ценнейшая добыча. Число сигнальщиков было увеличено, все напряженно всматривались в горизонт. Наступила темнота: Около 22:00 были замечены огни к востоку от крейсера.

В полной уверенности, что это «Амазон», «Карлсруэ» ринулся на обнаруженные огни. Однако, напасть среди ночи на пассажирский лайнер Келер не решился — на борту могло быть много нейтральных пассажиров. Командир «Карлсруэ» решил отложить нападение до рассвета. Ночь была пасмурной, периодически хлестали ливни и сигнальщики «Карлсруэ» несколько раз теряли огни из виду.

22 сентября, когда рассвело, всех на мостике «Карлсруэ» ждало сильное разочарование. Перед ними курсом на север плелся маленький обшарпанный пароход и, что было самым обидным, под итальянским флагом. Назывался пароход «Аскаро» (порт приписки — Генуя) и шел с грузом маиса из Розарио в Сент-Винсент на острова Зеленого Мыса. Как и все итальянские суда, «Аскаро» был грязным и страшно запущенным. Призовой офицер с содроганием рассказывал в кают-компании, каких запахов ему пришлось там вкусить. Однако, документы итальянца были в безупречном порядке, и его пришлось отпустить; «хотя и с огорчением», как прокомментировал Ауст. Экипаж «Карлсруэ» явно входил во вкус и, кого-то отпуская, уже чувствовал себя дискомфортно.

Впрочем, судьба быстро ниспослала им утешение. Еще когда призовая команда занималась итальянцами, на северо-западе появился еще один пароход. Видимо, приняв «Карлсруэ» за один из британских крейсеров и недоумевая, зачем он идет к нему навстречу, пароход поднял очень большой и новый английский флаг, перенеся его с кормы на мачту. Подобное происходило с большинством захваченных пароходов. Все они сначала принимали «Карлсруэ» за английский крейсер. Только разглядев германский военно-морской флаг, британские капитаны вспоминали о Германии и о состоянии войны с ней. Тем не менее, они продолжали недоумевать, поскольку находились в полной уверенности, что океан целиком контролируется Королевским флотом.

Новым встречным оказался «Рио Игуассу», шедший из Нью-Кастла в Рио-де-Жанейро с 4800 т угля. Команда полностью состояла из англичан. Пароход решено было утопить. Пока призовая команда с «Карлсруэ» осматривала «Рио Йгуассу», появился еще один пароход, державший курс прямо на крейсер. По сигналу с «Карлсруэ» новый пароход подошел прямо к борту крейсера. Он оказался шведским — «Принцесса Ингеборг» — принадлежавшим обществу «Аксель Джонсон и К°» в Стокгольме. Он шел с разным грузом и пассажирами, включая несколько немецких семейств, В Южную Америку. Бумаги шведа были быстро проверены, и он был отпущен. Капитан 2 ранга Келер хотел было перегрузить с захваченного парохода уголь на крейсер, но от этого пришлось отказаться из-за сильной зыби. Кроме того, английский капитан уверял, что у него уголь очень плохого качества. «Рио-Игуассу» взорвали, заложив подрывные заряды в коридоре гребных валов и таранном отделении. Пароход перевернулся и быстро затонул. Когда он переворачивался, на его мачте неожиданно поднялся флаг, предупреждающий о готовности передачи какого-то сигнала. На

пароходе уже никого не было, но на суеверных моряков такая случайность произвела сильное впечатление.

На «Рио-Игуассу» было найдено много газет. В одном из иллюстрированных журналов моряки «Карлсруэ» обнаружили очень хороший рисунок, изображавший гибель немецкого крейсера «Майнц» во время боя в Гельголандской бухте 28 августа 1914 года. На рисунке корабль был уже наполовину под водой, но его орудия продолжали вести огонь по англичанам. Картинку наклеили на картон и повесили в матросском кубрике, снабдив патриотическими пояснениями. Это положило начало создания на «Карлсруэ» стенгазеты для матросов, выпускаемой офицерами по материалам иностранной печати.

IV

Итальянский пароход «Аскаро», на котором призовой офицер с «Карлсруэ» чуть не умер от царивших там запахов, по прибытии в Сент-Винсент на островах Зеленого Мыса сообщил о встрече с «Карлсруэ». От него, собственно, британское командование и узнало о районе, где оперирует немецкий крейсер. Шведский же пароход «Принцесса Ингеборг», придя в Буэнос-Айрес, о встрече с «Карлсруэ» ничего не сообщил. Эскадра адмирала Крэдока в это время ушла на юг, ожидая подхода крейсеров адмирала графа Шпее. Английские крейсера «Корнуэлл», «Бристоль» и «Македония» действовали севернее, не спускаясь ниже мыса Сан-Рокье. Так что район, выбранный замечательной интуицией капитана 2 ранга Келера для действий вверенного ему крейсера, мог считаться практически безопасным.

Но у «Карлсруэ» были свои заботы. С момента ухода из Германии в июне 1914 года крейсер фактически был все время на Ходу. Периодически корабль нуждался в чистке котлов и переборке машин. 23 сентября Келер решил заняться профилактическими регламентными работами. "Так как английские силы находились, по-видимому, от нас далеко, то можно было несколько дней посвятить этим работам, — отметил в своем дневнике старший лейтенант Ауст. — Мы отошли на порядочное расстояние от судоходных путей, чтобы, стоя с разобранными машинами, избежать всяких неприятных сюрпризов в виде неожиданного появления крейсеров противника. Из-за частых угольных погрузок крейсер очень сильно страдал. Краска на борту была во многих местах отбита, и корпус в этих местах покрылся ржавчиной. От линолеума на верхней палубе осталось только жалкое воспоминание. Старший офицер усиленно занялся приведением крейсера в приличный вид. В остальном жизнь шла обычным порядком. Матросы забавлялись ловлей акул на наживку; офицеры — стрельбой по ним из винтовок. В свободное время каждый старался найти себе местечко, чистое от угля, чтобы заняться чтением или подремать.

Лучше всего было, конечно, на командном мостике, где всегда было чисто. Поскольку шканцы и остальная верхняя палуба были заняты углем, наверху единственным местом подышать свежим воздухом была кормовая надстройка. Впрочем, иногда ветер и туда приносил тучи угольной пыли. Когда же уголь убрали со шканцев в угольные ямы и произвели полную приборку, тогда мы стали и там прогуливаться, занимаясь укреплением мускулов по системе доктора Мюллера, что было безусловно необходимо. Наш командир также охотно принимал участие в этих упражнениях.

После ужина команда обыкновенно собиралась на баке, а офицеры — на мостике, чтобы послушать музыку. Когда крейсер уходил из Германии, было приложено много трудов и стараний составить корабельный оркестр, и его игра заметно отличалась по исполнению от игры обычных корабельных оркестров.

По воскресеньям на шканцах совершалось короткое богослужение, после которого на юте играла музыка. На шканцах тогда подавались прохладительные напитки и папиросы. Во время этих концертов сопровождавшие нас пароходы обычно приближались, и на «Крефельде» была видна собравшаяся у лееров толпа в несколько десятков людей разных национальностей, внимательно слушавших разнообразный репертуар нашего оркестра. К

обеду по воскресеньям и ежедневно к ужину командир приглашал нескольких офицеров к себе. Разговор, естественно, касался политических тем, потом переходил на положение дел на родине и завершался воспоминаниями о наших семействах, от которых с конца июня мы не имели никаких известий. В заключение командир провозглашал тост за здоровье наших близких".

28 сентября, завершив импровизированные ремонтные работы, «Карлсруэ» вышел на рандеву с «Асунсьоном» для пополнения запасов угля. «Асунсьон» перегрузил к себе весь уголь со «Стратроя», после чего бывший английский пароход был потоплен, а его команда перевезена на «Крефельд». 29 сентября на «Карлсруэ» начался очередной «праздник угля», как матросы называли изнуряющие угольные погрузки. Настроение экипажа резко повысилось, когда радисты из потока радиограмм выловили известие о том, что французская крепость Мобеж, осажденная германскими войсками, капитулировала. В плен попали четыре французских генерала, 40000 солдат, было захвачено 400 орудий. Были краткие сообщения и о лихих действиях крейсера «Эмден» в Индийском океане.

1 октября «Карлсруэ» вышел в район, выбранный Келером для охоты. Вся верхняя палуба и шканцы крейсера были покрыты полутораметровым слоем угля. Только у артиллерийских орудий были свободные островки. «Карлсруэ» тяжело поднимался на волне, корма крейсера сильно вибрировала. 2 октября «Карлсруэ» снова встретился в море с «Асунсьоном». Пароход привез много важнейших известий. Одно было печальным, извещавшим о гибели германского вспомогательного крейсера «Кап Трафальгар». Было также сообщение о том, что эскадра адмирала графа Шпее направляется в Южную Америку и что английские броненосные крейсера «Гуд Хоуп», «Манмоутс» и «Глазго» спешат на юг, чтобы ее перехватить. Еще три английских крейсера, судя по сообщениям, огибали мыс Горн, направляясь к чилийскому побережью, где все предсказывали в ближайшее время очень интересные события. Много сообщений было также о хронической нехватке топлива в Бразилии. Было сокращено потребление электроэнергии в больших городах. Сильно уменьшился и поток грузов по железным дорогам. Правительство Бразилии запретило вывоз топлива из страны, однако, это не мешало английским судам уходить из Бразилии с полными трюмами угля. Страна на практике демонстрировала растяжимость понятия «нейтралитет».

С 3 по 5 октября «Карлсруэ» тщетно искал добычу. Только вечером 5 октября «Крефельд», посланный на разведку в восточном направлении, прислал радиограмму: «Вижу какой-то пароход».

У парохода, шедшего гораздо восточнее обычных торговых путей, были, видимо, на это какие-то веские основания. Погоня за ним продолжалась более двух часов. Выяснилось, что это английский пароход «Фарн», идущий с грузом превосходнейшего кардиффского угля (7000 т) из Барри в Монтевидео. Так как немецкая команда, составленная для «Стратроя», и друзья-китайцы остались без дела, Келлер решил «Фарн» не топить, а превратить в угольный транспорт своей «эскадры». Таким образом, капитан-лейтенант резерва Любипус получал в командование уже второе судно. У капитана 2 ранга Келера снова возникла мысль послать этот транспорт с углем навстречу эскадре адмирала Шпее, когда станет известно, что она находится уже достаточно близко. Пока же «Фарн» решено было отправить к «Асунсьону», чтобы там он ждал дальнейших распоряжений.

Дело в том, что на «Карлсруэ» снова услышали близкое радио с какого-то английского крейсера. Ночью оно принималось уже настолько отчетливо, что Келер решил отойти на 30 миль к востоку, где снова встал, застопорив машины. Интуиция снова не подвела Келера. В это время «Бристоль» осматривал побережье Бразилии, а «Корнуэлл» и «Македония» крейсировали совсем близко. 6 октября «Корнуэлл» осмотрел риф Рокас, а затем подошел к острову Фернандо Наронья. Оттуда британский крейсер направился к рифам Сент-Пол, пройдя утром 7 октября через место, где был захвачен пароход «Фарн».

Пока британские крейсера прочесывали район действий «Карлсруэ», германский крейсер, находясь в 30 милях к востоку, ждал появления новой добычи.

Ждать пришлось недолго. На рассвете 6 октября с «Рио-Негро» доложили о появлении на горизонте столба дыма. «Карлсруэ» дал ход и вскоре обнаружил английский пароход «Ницето де Ларинага», идущий из Буэнос-Айреса в Лондон с грузом овса и маиса (8000 тонн). На пароход была отправлена призовая команда. Получив ее доклад, Келер принял решение пароход потопить. Команду свезли на «Крефельд». Этот английский пароход имел мощную радиостанцию, но не сделал даже попытки сообщить английским кораблям, что его преследует германский крейсер, хотя погоня продолжалась около часа. Из журнала входящих и исходящих радиограмм стало известно, что пароход получил предупреждение с крейсера «Бристоль» о нахождении в этом районе «Карлсруэ» и рекомендацию взять, примерно, миль на 30 восточнее. По случайному совпадению, «Карлсруэ», чтобы избежать встречи с английским крейсером, тоже отошел на 30 миль к востоку.

Чтобы произвести впечатление на английского капитана, ему сказали, что о его курсе на «Карлсруэ» знали заранее. Удивленный капитан проговорился, спросив, известно ли командиру «Карлсруэ», что следом за ним идет еще один английский пароход, также вышедший из Буэнос-Айреса, но обладающий меньшей скоростью. Оказалось, что британский капитан сказал правду.

2 октября в 07:00 обещанный пароход уже показался на горизонте. «Карлсруэ» медленно пошел к нему навстречу. Название парохода оказалось «Линрован». Он шел из Буэнос-Айреса с грузом зерна в Лондон и Ливерпуль. Кроме того, в трюмах судна был сахар, сало в бочках и 12 автомобилей. Келер решил пароход потопить. Капитана и команду перевезли на «Крефельд». Вместе с капитаном на борту парохода находилась его больная жена и ее молодая сиделка.

Это были первые женщины, захваченные «Карлсруэ» в плен в ходе корсарских операций. Старший артиллерист крейсера старший лейтенант фон Борне попросил командира использовать этот пароход для учебных стрельб в качестве щита. Келер согласился и, дождавшись ухода «Крефельда» с пленными, «Карлсруэ» произвел по «Линровану» одну стрельбу с большого расстояния практическими снарядами и несколько стрельб с меньших расстояний бракованными снарядами. В 15:00 пароход пошел ко дну. «На глубине его грузовые люки сломались, — вспоминает старший лейтенант Ауст, — и из трюмов всплыло все, что было в состоянии плавать — главным образом, бочки с салом. Командир хотел, пройдя крейсером взад и вперед по этому месту, заставить все это расплыться в разные стороны, но бочки опять собирались вместе. Сейчас же появились акулы и начали драться из-за кусков сала, вывалившихся их разбитых бочек. На этот раз акулам досталась невиданная никогда в этих местах добыча: на бочках тысячами сидели спасшиеся после гибели парохода жирные крысы. Плавание по месту, где незадолго до этого утонул пароход, весьма опасно, Все его деревянные части — реи, стеньги, грузовые стрелы — благодаря их большой плавучести срываются на глубине со своих мест и с большой скоростью всплывают на поверхность. То же самое происходит и со шлюпками. Толщина разорванных снастей, которыми они были прикреплены к своим местам, свидетельствует о том, какая сила стремительно толкает их вверх. Я считаю, — заключает Ауст, — возможным, что поднимающиеся с огромной скоростью на поверхность бревна могут пробить днище корабля».

8 октября, едва взошло солнце, как сигнальщики «Карлсруэ» обнаружили на горизонте еще один пароход. Пароход на большом расстоянии поднял английский флаг, но, угадав в «Карлсруэ» врага, спустил флаг и попытался уйти. По голубой трубе с черным верхом и широкой белой маркой на немецком крейсере догадались, что пароход принадлежит ливерпульской компании «Лэмпорт и Нольт».

Через час крейсер нагнал английское судно. Название парохода оказалось «Сервантес». Он шел из Буэнос-Айреса в Ливерпуль с грузом сахара, шерсти, шкур и корма для скота (4500 т). Команда (45 человек) состояла исключительно из англичан. Кроме того, на пароходе оказалось четыре пассажира-латиноамериканца, с чем морякам «Карлсруэ» пришлось столкнуться впервые. Всех перевезли на «Крефельд», а пароход взорвали по новой методике, прикрепив подрывные заряды с наружной стороны борта ниже ватерлинии. Новая методика оказалась очень успешной — получив огромную пробоину, «Сервантес» быстро затонул.

47 новых пленных напомнили капитану 2 ранга Келеру, что вопрос их дальнейшего содержания на «Крефельде» уже перерос в проблему. Пленных набралось уже 408 человек, и принадлежали они к двадцати различным национальностям. Из числа подданных воюющих с Германией стран было захвачено 205 англичан, 8 финнов, 7 русских и 2 француза. Из представителей нейтральных стран имелись 107 китайцев, 22 испанца, 10 голландцев, 13 шведов, 4 американца, 2 итальянца, 3 чилийца, 4 норвежца, 1 датчанин, 3 швейцарца, 2 мексиканца, 1 эквадорец, 1 кубинец, 1 араб. Всего 175 человек.

Капитан 2 ранга Келер пригласил к себе на совещание капитана «Крефельда» Фита, обсудив с ним вопрос, где лучше всего высадить пленных. В итоге был выбран порт Тенериф на Канарских островах. Келер приказал Фиту войти в Тенериф не ранее 22 октября, считая, что эти десять дней он еще сможет оставаться в этом районе.

Командир «Карлсруэ», видимо, полагал, что район его действий еще не известен противнику. В действительности, англичане знали, в каком районе оперирует германский крейсер, но просто не могли выделить туда ни одного корабля. Адмирал Крэдок со своим отрядом ушел к мысу Горн на перехват эскадры адмирала Шпее, и район действий «Карлсруэ» ныне находился в зоне ответственности адмирала Стодцарта. После ухода Крэдока Стодцарт получил приказ идти в Пернамбуко, где вступить в должность «старшего морского начальника района севернее Монтевидео», подняв флаг на крейсере «Карнарвон». Вместе с крейсерами «Бристоль» и «Орама» адмиралу предлагалось занять позицию для охраны торговых путей, ведущих в Монтевидео. Из Средиземного моря в распоряжение адмирала Стодцарта был послан броненосный крейсер «Дифенс» на случай, если эскадре Шпее удастся незамеченной проскочить мимо отряда адмирала Крэдока.

О «Карлсруэ» в этой обстановке все как-то и забыли, так что германский крейсер продолжал действовать практически без помех. В 23:00 8 октября с «Карлсруэ» увидели в море пароходные огни и около полуночи холостым выстрелом остановили английский пароход «Прут-Лондон», идущий из Чили в Сент-Винсент с грузом 2300 т ячменя и 3500 t селитры. Утром 9 октября команду парохода перевезли на еще не успевший уйти «Крефельд». «Прут-Лондон» был взорван и около 10 часов утра затонул. В тот же день после полудня на «Карлсруэ», в буквальном смысле, наткнулся испанский почтовый пароход «Кадикс». На пароходе было столько пассажиров, что он накренился, когда все они сгрудились на одном борту, чтобы посмотреть на «Карлсруэ».

«Вид нашего крейсера мог навести пассажиров на многие мысли, если бы они что-либо понимали в морском деле, — записал в своем дневнике старший лейтенант Ауст. — Во всяком случае, следы наших частых угольных погрузок должны были обратить на себя их внимание. Единственная вещь, которая, как и в мирное время, блистала чистотой, это был наш флаг. Они не могли надивиться на наших шлюпочных гребцов. Все думали, что мы почти умираем с голоду, но наши люди совсем были не похожи на голодающих — хороший, обильный и всегда свежий запас провизии, пополняемый с призов, послужил им на пользу. От солнца они сделались чернокожими, и их можно было принять за индейцев. Они могли бы служить хорошей рекламой правильного режима — общее состояние здоровья было очень хорошим. И только этим можно объяснить, что команда легко переносила усиленную работу при угольных погрузках и разгрузках пароходов под палящими лучами солнца. Больше всех, конечно, от

жары страдали кочегары. Поэтому у них не было таких готовых лопнуть от здоровья лиц, как у матросов. Но и у них не было серьезных заболеваний. Пароход „Кадикс" был скоро отпущен и выразил свою благодарность за то, что не долго задерживали, могучими гудками, на которые мы с удовольствием ответили тем же. Кроме того, мы пожелали ему счастливого плавания».

Утром 10 октября «Карлсруэ» задержал норвежский пароход «Бергенхаус», который после осмотра был отпущен. Приближалась очередная погрузка угля, и крейсер повернул на рандеву с «Асунсьоном» и «Фарном».

"11 октября, — вспоминает старший лейтенант Ауст, — когда «Карлсруэ» около 15 часов приблизился к месту, где нас ожидал «Асунсьон», сигнальщик доложил, что видны три парохода. Его обругали за то, что он не умеет считать даже до трех, но он стоял на своем, и, действительно, скоро мы увидели с мостика шесть мачт, а спустя некоторое время и сами пароходы. Один из них при нашем появлении стал уходить полным ходом, два другие остались спокойно стоять на месте. Одновременно с этим из радиорубки доложили, что «Асунсьон» просит помощи, так как его преследует неприятельский корабль. Таким образом, стало ясно, что уходящий от нас пароход и есть «Асунсьон». Мы его сейчас же успокоили, и он повернул обратно. Тем временем "Карлсруэ? увеличил ход и вскоре приблизился к другим пароходам. Один из них поднял немецкий флаг. Это был «Фарн». Другой боязливо и медленно поднял английский флаг. Мы оцепенели от изумления. Капитан Любинус рассказал нам следующее. Перед приходом «Карлсруэ» к месту рандеву подошел пароход под английским флагом. Любинус приказал поднять на «Фарне» тоже английский флаг. Англичанин поднял свои позывные — «Кондор» из Лондона и спросил «Фарна» о его названии и порте приписки, на что тот сразу ответил.

С помощью сигналов между ними завязался длинный разговор. Пришельца интересовало, имеет ли «Фарн» какие-то сведения о войне, знает ли что-либо об английских военных кораблях и т.д. Когда этот разговор стал принимать нежелательный характер, на горизонте появился «Карлсруэ». Англичанин и «Асунсьон» приняли его за один из английских крейсеров, и последний обратился в бегство. Британец же продолжал стоять спокойно. «Фарн» тоже остался на месте, т.к. узнал нас сразу.

Более удобного для нас захвата трудно было бы и желать. «Кондор» был отвратительный с виду пароход с ярко-зеленой трубой, но мы смотрели на него совсем другими глазами, после того, как узнали, какой он везет груз: много провизии, динамит и 150т машинного масла. Он шел из Нью-Йорка в Чили. Капитан был предупрежден о наших действиях и был очень осторожен. Он сделал большой крюк на восток, обошел Вест-Индские острова и старательно избегал обычных путей пароходов. Особенно ценным для нас было машинное масло, которое мы вполне могли употреблять и как топливо. Провизия тоже была очень кстати, т.к. у нас и на вспомогательных судах она подходила к концу. Вовремя подоспели и динамитные патроны, которые мы расходовали в очень большом количестве при потоплении захваченных пароходов. У нас их оставалось совсем немного. Мы немедленно приступили к разгрузке захваченного парохода с помощью всех имевшихся у нас катеров и шлюпок. Это оказалось много труднее и медленнее, чем мы думали, т.к. бочки с маслом находились под другими грузами. Между прочим, в числе грузов было много зеркальных стекол для магазинных витрин. К счастью, мы не были обязаны обращаться с ними с должной осторожностью, иначе погрузке не было бы конца. «Крефельд» был осчастливлен посадкой на него команды и этого парохода. В ней были и пять немцев, которых мы взяли себе".

Разгрузка «Кондора» продолжалась до 13 октября. Часть провизии отправили на «Крефельд», и капитан 2 ранга Келер приказал пароходу уходить на Тенериф. Один из пленных английских капитанов перед уходом прибыл на «Карлсруэ» и обещал сообщить своему правительству о том гуманном обращении, которое английские моряки нашли в плену. В 16:00 «Крефельду» был дан сигнал уходить в Санта-Круз на Тенерифе, куда пароход

должен был доставить пленных не раньше 22 октября. «Крефельд» поднял на прощанье огромный флаг и прошел мимо «Карлсруэ» и всей «эскадры». На крейсере играл оркестр, исполнявший традиционную прощальную песенку немецких моряков «Да, я должен съехать в город». «Крефельд» медленно исчезал за горизонтом. Он захватил с собой почту, и на «Карлсруэ» надеялись, что их родные, наконец, получат от них первую весточку с момента начала войны. Когда «Крефельд» исчез за горизонтом, «Кондор» потопили. Взрывать его было нельзя из-за груза динамита на борту. Поэтому на английском пароходе открыли кингстоны и разбили бортовые иллюминаторы, после чего он" довольно быстро затонул. Конец «Кондора» наблюдали с «Рио-Негро», а «Карлсруэ» вместе с «Фарном» ушел на «праздник угля».

«Еще никогда с самого начала войны „Карлсруэ“ не был в таком изобилии снабжен топливом, как 16 октября, — отметил в своем дневнике старший лейтенант Ауст. — Мы имели 180 тонн жидкого топлива и 1500 тонн угля, из них 1100 тонн — лучшего „кардиффа“. Все это мы взяли с наших призов».

17октября «Карлсруэ» вышел в море, встретившись в условленной точке с «Рио-Негро». Капитан транспорта доложил Келеру, что после потопления на «Кондоре» произошли два мощных взрыва, в результате которых «Рио-Негро», находившегося в нескольких милях от места гибели «Кондора», тряхнуло так, что компасная картушка выскочила из своего котелка. Через некоторое время к месту рандеву подошел «Асунсьон», принесший радостное известие, перехваченное им из потока радиосообщений: в Европе германские войска взяли Антверпен, посрамив англичан.

18октября вместе с двумя своими спутниками «Карлсруэ» пришел на свое старое «засадное» место — севернее острова Фернандо-Наронья. Не успел крейсер стать на якорь, как сигнальщики доложили о появлении на горизонте парохода. Пришлось срочно сниматься с якоря и идти навстречу новой добыче. Очередной жертвой «Карлсруэ» стал пароход «Глантон», идущий из Лондона в Монтевидео с 3700 т кардиффского угля для фирмы «Вилсон и сын». Не размышляя ни секунды, Келер приказал пароход потопить. В угле «Карлсруэ» не нуждался, а у Келера уже не было лишних людей, чтобы составить команду захваченного судна. С «Глантона» на «Рио-Негро» перевезли пленных и запас провизии. Взорванный «Глантон» еще не скрылся с поверхности моря, как сигнальщики доложили о новом пароходе, появившемся на горизонте. «Карлсруэ» погнался за ним, но пароход оказался голландским («Зааланд»), идущим в Чили из Амстердама. Голландца отпустили, не досматривая. Поздно вечером мимо «Карлсруэ» прошел итальянский пароход, который также был отпущен без досмотра.

В день, когда был потоплен «Глантон», всего в десяти милях от этого места прошел английский броненосный крейсер «Карнарвон», вышедший 15 октября под флагом адмирала Стоддарта из Сент-Винсента. Если бы Стоддарт продолжал идти прежним курсом, то он вышел бы прямо на «Карлсруэ» и его «эскадру» в момент затопления «Глантона». Но именно в этот момент английский адмирал получил приказ срочно идти в Пернамбуко.

С 19 по 22 октября «Карлсруэ» стоял в засаде вместе с «Рио-Негро», тщетно ожидая появления новых жертв. Сигнальщики до рези в глазах вглядывались в горизонт, но ничего не видели.

22 октября на немецких кораблях, как того требовал устав, праздновался день тезоименинства Императрицы. После краткого богослужения капитан 2 ранга Келер обратился к команде с речью, напомнив, что Императрица, как истинная немка, принесла Отечеству шесть сыновей и дочь. Теперь все шестеро ее сыновей и зять участвуют в военных действиях, а Ее Величество, стоя во главе Красного Креста, показывает пример всем немецким женщинам. Матросы прокричали «Ура!», на чем церемония и закончилась.

Больше тезоименинства Императрицы капитана 2 ранга Келера беспокоило то, что сегодня, 22 октября 1914 года, «Крефельд» высадит пленных на Тенерифе, и весь мир узнает о районе операций «Карлсруэ». Командир крейсера пришел к твердому убеждению, что пора уже сменить оперативный район, перестав искушать судьбу.

«Целый день мы ожидали, — вспоминает Ауст, — что поймаем кого-нибудь, чтобы ознаменовать день рождения Императрицы. Когда после 22 часов мы увидели, наконец, огни какого-то парохода, то были уверены, что наша надежда, хоть в последнюю минуту, да исполнится. Оказалось, однако, что это шведский пароход „Атлант“ из Готенбурга, который шел на юг. Его отпустили, не досматривая».

Жертву в честь тезоименинства Императрицы удалось принести только на следующий день, 23 октября, когда прямо на германский крейсер вышел английский пароход «Харстдел» из Ливерпуля, который вез 4600 т маиса из Розарио в Бристоль. Его, не раздумывая, отправили на дно, перевезя команду и продовольствие на «Рио-Негро». «Харстдел» еще не скрылся под водой, когда сигнальщики крейсера обнаружили еще один пароход. «Карлсруэ» погнался за ним, но, к великому разочарованию экипажа, пароход снова оказался шведским («Анни Джонсон» из Готенбурга). Его осмотрели и отпустили. 24 октября Келер решил покинуть район, в котором он так плодотворно разбойничал с 1 сентября. Теперь, полагал командир рейдера, англичане, получив сведения о «Карлсруэ» от отпущенных пленных, начнут серьезно прочесывать этот район. Как бы подтверждая его опасения, из радиорубки доложили, что впервые после достаточно долгого перерыва, снова ясно слышны радиопереговоры английских крейсеров, рыскающих поблизости.

Капитан 2 ранга Келер решил возвращаться в Вест-Индию. Он уже давно вынашивал план нападения на многочисленные английские и французские колонии, как это часто практиковали пираты старых времен. Особенно часто тогда подвергался нападениям остров Барбадос.

Именно с него, следуя классическим примерам XVII-XVIII веков, и решил начать Келер. Его идея привела офицеров «Карлсруэ» в восторг. Келер не сделал этого раньше исключительно из-за ненадежного снабжения крейсера углем. Сейчас же, когда угля было в избытке, ничто не мешало германскому офицеру повторить подвиги своих английских, испанских и португальских предшественников, чьи легендарные имена вдохновляли Келера из глубин веков.

Принимая это решение, командир «Карлсруэ» не сомневался, что поступает правильно, почему-то считая, что раньше английское командование не знало о районе его операций и узнало только от высаженных на Тенерифе пленных. Теперь каждая радиограмма в эфире трактовалась им как начало глобальной облавы на «Карлсруэ», организованной противником. В действительности, капитан 2 ранга Келер ошибался. Англичане давно знали, где он находится. Ему просто чрезвычайно везло, а, по большому счету, англичанам было просто не до него. В тот момент, когда у Келера сдали нервы и он принял решение уходить на север, ни одного английского крейсера вблизи «Карлсруэ» не было. Броненосный крейсер «Дифенс» только вышел из Сент-Винсента на островах Зеленого Мыса, а адмирал Стоддарт на «Карнарвоне» прибыл в Пернамбуко, где узнал, что «Карлсруэ» якобы принимал 20 октября провизию в 70 милях к западу от мыса Сан-Рокье. «Бристоль», которому было приказано осмотреть этот район, грузился углем в Абролхос Роке, где находился также и «Корнуэлл», охраняя базу. «Македония» грузила уголь и ремонтировала машину.

В районе между Канарскими островами и островами Зеленого Мыса нес сторожевую службу всего лишь один английский крейсер «Хайфлауер», но и он вскоре перебрался на смену «Эстрее» для конвоирования транспортов, следовавших до мыса Доброй Надежды, поскольку «Эстрея» уходила к побережью германской юго-западной Африки. Поэтому, когда были получены первые сведения о перемене Келером оперативного района, в распоряжении

англичан на огромном пространстве океана оставалась лишь пара вспомогательных крейсеров.

V

Водам Вест-Индии, а, точнее говоря, бассейну Карибского моря в германских планах ведения войны в открытом океане всегда придавалось большое значение. Еще до начала войны немцы оборудовали в этом районе две секретные угольные станции: одну — в Плана Сейс на Багамах, а другую — в 250 милях к востоку от Тринидада. Но обе эти станции были обнаружены еще 12 сентября английским крейсером «Бервик». Причем, на одной из них «Бервик» захватил три германских парохода.

Знал ли капитан 2 ранга Келер об этом, так и осталось неизвестным. Известно то, что 25 октября командир «Карлсруэ» собрал все свои пароходы — «Рио-Негро», «Асунсьон», «Фарн» и «Индрани» — вручив их капитанам инструкции с точным указанием, где и когда они должны встретиться с «Карлсруэ» в открытом море. С собой Келер решил взять «Фарн», чтобы с него пополнять запас угля. Поздно вечером 25 октября «Карлсруэ», сопровождаемый «Фарном», без огней пошел на север.

«Мы уже удалились на порядочное расстояние от излюбленного пароходами пути в Южную Америку, — записал 26 октября в своем дневнике старший лейтенант Ауст, — когда сегодня утром, к нашему величайшему удивлению, было доложено о пароходе в юго-восточном от нас направлении, идущем курсом на север. Видные издалека высокие белые надстройки показывали, что это большой пассажирский пароход. По цвету трубы мы заключили, что он принадлежит обществу „Лампорт и Хольт“. В 11:00 пароход был задержан. Это был „Вандик“ — третий по величине пароход этого общества водоизмещением более 10000 тонн, построенный всего три года назад. Таким образом, лучшая наша добыча попалась нам совершенно неожиданно. Кроме 210 пассажиров, из которых 112 — они занимали каюты 1-го и 2-го классов — по большей части североамериканцев, на пароходе находилось 130 мешков с почтой, 2500 долларов, принадлежавших пароходному обществу, порядочное количество разного груза и около 100 тонн мороженого мяса.

«Вандик» шел из Буэнос-Айреса, направляясь через Тринидад и Барбадос в Нью-Йорк. «Бристоль» предупредил его, что нас надо остерегаться. Капитан шел с большой осторожностью — ночью с закрытыми огнями и целую неделю не пользовался радиотелеграфом. Поэтому он крайне удивился, когда призовой офицер с серьезной миной заявил ему, что мы ждали его со вчерашнего дня.

Капитан был старый человек, и неудача совершенно его обескуражила. Мы имели обыкновение предоставлять команде захваченных пароходов выбор: или перебираться на «Карлсруэ» в качестве военнопленных, или дать нам письменное обязательство, что они в продолжение войны не будут принимать участие в военных действиях ни против нас, ни против наших союзников. В последнем случае они, при первой же возможности, будут отпущены на свободу.

До этого времени все англичане, ни минуты не задумываясь, давали подписку. Когда подобная подписка была разъяснена и предъявлена команде «Вандика», его капитан начал говорить своим людям речь, призывая их к возмущению. Призовому офицеру пришлось доложить об этом командиру, который послал на пароход двух вооруженных матросов, чтобы увести капитана под конвоем. Тем временем, капитана успокоили его более благоразумные офицеры, так что эта мера оказалась ненужной. Пассажиры до самого последнего момента принимали нас за английский крейсер, и когда, наконец, их заблуждение разъяснилось, поднялся вопль отчаянья. Они ожидали от «гуннов» грабежа и самых жестоких оскорблений.

Так приучила их относиться к действиям наших военных бессмысленная клевета южно-американской прессы, находившейся под влиянием англо-французов. И этой ерунде поверили не только палубные пассажиры, принадлежавшие к низшему и неспособному

здраво мыслить классу общества, оправданием которым может служить малая степень их развития, но, увы, и обитатели роскошных кают 1-го класса, причисляющие себя к интеллектуальной элите общества.

Среди пассажиров 1-го класса находился колумбийский посланник в Аргентине (метис) с женой и ребенком. Он предусмотрительно запасся рекомендацией нашего посланника в Буэнос-Айресе, адресованной командирам германских военных кораблей. Он показал эту рекомендацию нашему призовому офицеру, дрожа от страха, умоляя пощадить его жизнь, а также жизнь его жены и ребенка. Он успокоился только спустя некоторое время после того, как командир назначил специального офицера, лейтенанта графа Байсселя, состоять при особе этого дипломата и его семьи. Когда, наконец, пассажиры вполне освоились с мыслью, что у нас совершенно нет намерения обращаться с ними грубо или отнимать у них имущество, то их удивлению не было границ. Они рассыпались в благодарностях. Чтобы дать им время спокойно собрать свои вещи, командир отложил их высадку с парохода до следующего дня. Тем временем, вся наша «эскадра» была вызвана сюда по телеграфу и пароходы подошли к нам один за другим. Это сборище судов произвело немалое впечатление на команду и пассажиров «Вандика»».

Разгрузка «Вандика» началась в 06:00 27 октября. Пассажиры даже успели еще раз пообедать на лайнере. Затем вместе с вещами их перевезли на «Асунсьон», который должен был доставить их и команды трех последних призов в один из нейтральных портов. С «Вандика» капитан 2 ранга Келер решил прежде всего перегрузить запас продовольствия.

На «Карлсруэ» и пароходах его «эскадры» подходили к концу запасы свежего мяса, муки и риса. Без последнего совершенно не могли жить китайцы, добровольно оставшиеся в распоряжении Келера. Так что «Вандик», можно сказать, был ниспослан немцам самим Провидением.

Старший помощник «Вандика» просил разрешения руководить выгрузкой багажа. Английские офицеры вели себя спокойно, делая все возможное, чтобы предотвратить панику среди пассажиров.

«Пароходные шлюпки были погружены еще накануне, — вспоминает Ауст, — и ровно в 6 часов утра они отвалили от борта. Пассажиры с любопытством присматривались к работе и увидели поучительное зрелище: все деревянные шлюпки этого огромного и совсем нового парохода оказались с большой течью и так быстро наполнились водой, что багаж не успели вытащить, и он весь промок. Пострадавшие пассажиры были в бешенстве. Они накинулись сначала на старшего помощника, потом на капитана, и офицерам „Карлсруэ", наблюдавшим за работой, пришлось их успокаивать. После этого перевозка стала производиться на тяжелых, но исправных шлюпках наших пароходов и к полудню закончилась».

После полудня офицеров и команду «Вандика» стали перевозить на «Асунсьон». На этот же транспорт были перевезены команды «Глантона» и «Храстдела» с десятисуточным запасом продовольствия. «Асунсьон» по размерам был гораздо меньше «Вандика». Кроме того, он не был пассажирским пароходом, и разместить на нем такое количество пассажиров, подавляющую часть которых составляли женщины и дети, было очень трудно. Капитан-, старпом и все офицеры отдали женщинам и детям свои каюты. Мужчинам же пришлось разместиться, кто как смог, на палубе.

Капитан 2 ранга Келер приказал развесить в каютах и салонах, где разместились пассажиры с «Вандика», нечто вроде импровизированного заявления «немецкого командования», отпечатанного на «Карлсруэ».

В «заявлении» указывалось, что немецкие солдаты и моряки никогда не покушаются на собственность, а тем более — на жизнь мирных пассажиров. Подобное поведение свойственно только англичанам, поскольку у них существует обычай награждать офицеров и матросов «призовыми деньгами», т.е. деньгами, вырученными за продажу чужой

собственности. Этот английский обычай, берущий свое начало еще от пиратов средневековья, не существует, да и не может существовать, в немецком флоте, который только выполняет свой долг. Именно этот долг, подчеркивал Келер, и заставляет «Карлсруэ» захватывать пароходы и причинять неудобства пассажирам. Келер призывал американцев пользоваться не английскими, а нейтральными пароходами.

Капитан 2 ранга Эрих Келер, без сомнения, был романтиком. Жить ему оставалось чуть более недели, но, как всякий романтик, он никогда не задумывался об этом, продолжая бороться за свои идеалы — флот и нацию.

Среди пассажиров находились два корреспондента американских газет. Чуть не сойдя с ума от выпавшей им удачи, они добились разрешения взять интервью у командира «Карлсруэ». Капитан 2 ранга Келер воспользовался случаем, чтобы обвинить англичан в развязывании мировой войны, а равно — в варварских методах ее ведения. Примерами он себя не утруждал, поскольку их не знал, будучи с начала войны отрезанным от источников информации. Однако, он произвел на корреспондентов впечатление своей убежденностью в правоте того дела, за которое воевал.

Закончив перевозку на «Асунсьон» пленных и пассажиров, на него сдали почту и приказали следовать в порт Пара таким образом, чтобы придти туда не ранее 1 ноября.

Капитан «Асунсьона» Фрич был очень удручен перспективой расставания с «Карлсруэ». Несколько раз он обращался к Келеру с просьбой разрешить продолжать совместное плавание с крейсером. Но. Келер был непреклонен.

Пока с «Вандика» перегружали продовольствие, около полуночи сигнальщики «Карлсруэ» обнаружили на горизонте пароходные огни. Пароход шел прямо на крейсер, которому фактически не пришлось трогаться с места, чтобы его задержать. Пароход оказался английским — «Ройял Спецтер» из Лондона. Благодаря ясной ночи с него заметили сгрудившиеся в океане суда. Капитан парохода так этому удивился, что приказал изменить курс, желая из чистого любопытства узнать, что случилось. Пароход вез груз кофе на сумму 5 миллионов марок, предназначенный для нейтрального покупателя. Сам же «Ройял Спетцер» был настолько старым и ветхим, что не представлял решительно никакой ценности. После некоторых колебаний Келер пароход с кофе отпустил, памятуя, что производители кофе — самые мстительные люди на свете.

Утром 28 октября «Вандик» был отправлен на дно, и «Карлсруэ» продолжил свой поход в Вест-Индию, сопровождаемый тремя своими угольными транспортами. 29 и 30 октября уголь получали с «Фарна», после чего пароход получил приказ следовать в нейтральный порт, попытаться там загрузиться и встретиться с «Карлсруэ» позднее в условленном месте рандеву.

Теперь крейсер сопровождали «Рио-Негро» и «Индрани». 2 и 3 ноября капитан 2 ранга Келер проводил совещание со своими офицерами, знакомя их со стратегией и тактикой будущих операций крейсера. Кроме нападений на английские и французские владения, Келер задумал вызвать тревогу и переполох на судоходных коммерческих путях, ведущих на английские острова Барбадос и Тринидад в Карибском море. В первую очередь, было намечено напасть на Барбадос, как это неоднократно делал знаменитый пират XVII века Генри Морган, в результате ставший на Барбадосе губернатором. Стоял ли вдохновенный образ легендарного корсара перед глазами Келера — неизвестно, но командир «Карлсруэ» решил начать именно с Барбадоса, поскольку было известно, что в его гавани находилось много больших пассажирских пароходов, которые Келер планировал уничтожить, а при благоприятной возможности — и захватить. Подобная операция при успешном ее выполнении значительно подорвала бы престиж Англии в Вест-Индии, да и на всем американском континенте. На «Карлсруэ» все это понимали и с нетерпением ждали прихода крейсера в воды Барбадоса.

Понимали это и англичане, хотя они и не знали деталей плана капитана 2 ранга Келера.

Британское командование беспокоил даже не столько «Карлсруэ», сколько возможность прорыва в Вест-Индию эскадры адмирала Шпее. Помимо всего прочего, эскадра адмирала Шпее могла появиться в карибских водах, пройдя Панамским каналом, поскольку правительство США объявило, что через канал может проходить одновременно не более трех кораблей (или судов) какой угодно национальности, причем, три других, хотя бы и той же национальности, могли находиться при входе с любого конца канала.

Это давало возможность адмиралу Шпее воспользоваться Панамским каналом, не очень нарушая сосредоточение своих сил. С другой стороны к каналу с неукротимостью злого рока приближался «Карлсруэ». Все это ставило вест-индский отряд английских крейсеров и порты на островах в очень опасное положение. Командир английского отряда капитан 1 ранга Клинтон-Бейкер, командовавший по совместительству крейсером «Бервик», имел в своем распоряжении лишь британский крейсер «Эссекс» и два французских — «Конде» и «Декарт».

Севернее, в районе Нью-Йорка, оперировала эскадра адмирала Хорнби, державшего флаг на старом броненосце «Глори». В состав эскадры входили броненосные крейсера «Ланкастер» и «Суффолк», вспомогательный крейсер «Карония» и канадский крейсер «Ниобе».

Вместе эскадра Хорнби и отряд Клинтон-Бейкера составляли силу, достаточную для уничтожения эскадры графа Шпее, но каждый британский корабль в отдельности был слабее германских крейсеров. Адмирал Хорнби получил приказание следить за Панамским каналом, выделив для этой цели два из своих быстроходных крейсеров. Этим кораблям, в случае появления противника, было приказано не упускать его из виду, но в бой с ним не вступать. В это же самое время капитан 1 ранга Клинтон-Бейкер собирался начать осмотр различных островов Карибского моря, где, по слухам, находилась база «Карлсруэ».

2 ноября в Паре прибыл «Асунсьон», высадив там команду и пассажиров «Вандика», чей капитан сообщил английскому командованию подробности захвата своего судна 26 ноября.

Проанализировав все имеющиеся данные, Клинтон-Бейкер уже не сомневался, что «Карлсруэ» теперь намерен оперировать на судоходных путях, ведущих к Тринидаду и Барбадосу, чтобы нанести английскому морскому престижу такой же удар, как это удалось «Эмдену» в Ост-Индии.

4 ноября 1914 года «Карлсруэ» находился в 400 милях юго-восточнее Барбадоса. На крейсере царило приподнятое настроение. Командир находился на мостике, свободные от службы матросы собрались на баке, где корабельный оркестр играл веселые мелодии. По случаю «приобретения» свежей провизии офицеры устроили пирушку в кают-компании, наслаждаясь дичью, свежим маслом и прочими деликатесами, добытыми на «Вандике».

Старший офицер крейсера капитан-лейтенант Фердинанд Штудт выставил кают-компании красное вино. Помещение было украшено зеленью и цветами в Горшках, также добытыми на «Вандике». На пирушке отсутствовал только старший лейтенант барон фон Альтхаус, несший вахту на мостике. В кают-компании царило шумное и веселое настроение. Никому и в голову не приходила зловещая идея «последнего ужина». Матросы к этому времени также закончили ужинать и собирались, как всегда по вечерам, на баке и под полубаком, чтобы послушать музыку. Корабельный оркестр разместился под ходовым мостиком.

Было 18 часов 30 минут. Крейсер находился в точке 10 гр. 7 мин. СШ и 55 гр. 25 мин. ЗД. В незначительном отдалении за кормой «Карлсруэ» следовали пароходы «Рио-Негро» и «Индрани».

Это был момент коротких тропических сумерек. В кают-компании стало очень душно. Многие спешили завершить пирушку и выйти на свежий воздух. Старший офицер уже встал из-за стола, давая понять офицерам, что они могут располагать своим временем, как угодно.

Многие тоже встали, спеша выйти на ют из душной кают-компании, находившейся в кормовой части корабля.

Внезапно «Карлсруэ» весь затрясся, как от сильного толчка. В первое мгновение многие подумали, что крейсер наскочил на риф. Затем раздался глухой гул и треск. Погас свет. Корабль стал сильно крениться на левый борт. Кто-то из офицеров закричал: «Минная пробоина!»

Выбравшись в темноте из кают-компании, офицеры бросились на свои места по боевой тревоге.

"Прежде, чем я успел подняться на кормовую надстройку — мое место как 2-го артиллерийского офицера, — вспоминает старший лейтенант Ауст, — я услышал команду: «Задраить непроницаемые переборки!» и пять обычных в этом случае ударов рынды.

Перед нашим форштевнем я увидел плавающий корпус корабля, который почти мгновенно затонул у меня на глазах. В первый момент я принял его за постороннее судно, с которым мы столкнулись. В действительности же, это была носовая часть нашего собственного крейсера".

С угольных транспортов ясно видели, как страшный взрыв переломил крейсер «Карлсруэ» пополам. Высоко в воздух над носовой частью корабля взметнулись языки огня и клубы черно-бурого дыма. Сорванная фок-мачта рухнула в воду. Командный мостик и носовая надстройка были разорваны на куски.

Носовая часть крейсера до передней трубы, отломившись от остального корпуса, со всеми находившимися там людьми, включая командира и вахтенного офицера, почти мгновенно затонула.

Кормовая часть «Карлсруэ», где успели задраить все двери и горловины непроницаемых переборок, продержалась на воде еще минут двадцать. Нескольких человек выбросило взрывом за борт. Некоторые из них, обожженные и искалеченные, были вытащены на шлюпки, немедленно спущенные на воду по приказу старпома.

«Рио-Негро» и «Индрани», осознав, что на «Карлсруэ» произошла катастрофа (стометровые столбы пламени, поднявшиеся над крейсером, не оставляли в этом сомнения), быстро подошли к кормовой части крейсера, на ходу спуская шлюпки. Только после того, как старший офицер, давший команду «Оставить корабль!», вместе с вахтенным механиком прошел по всем нижним помещениям и лично убедился, что там не осталось никого, от останков «Карлсруэ» отвалила последняя шлюпка с офицерами.

«Когда мы удалились на 100 метров, — вспоминает старший лейтенант Ауст, — корма нашего корабля вдруг поднялась из воды так, что винты и руль стали отчетливо видны. Из шлюпок, которые все еще продолжали поиск плавающих, прокричали троекратное „Ура!“ уходящим на дно остаткам крейсера и нашим погибшим на нем товарищам. Затем наступила тишина. Бремя скорби и душевной боли легло на нас».

Ошеломленные, они искали ответа: «Что произошло? Почему ЭТО произошло?»

Катастрофа произошла так внезапно и так страшно, что далеко не все были способны ее сразу осознать. «Только потом, постепенно, когда все спасенные были собраны на пароход „Рио-Негро“, когда наступила полная уверенность, что наш командир, чудный, всеми нами уважаемый и ценимый человек, пошел ко дну вместе с дорогим для нас крейсером, только тогда мы вполне постигли, что мы потеряли и как жесток удар судьбы», — отметил в конце своего дневника потрясенный старший лейтенант Ауст.

Выяснилось, что при катастрофе погибли два офицера (командир крейсера капитан 2 ранга Келер и вахтенный офицер старший лейтенант фон Альтхаус) и 261 матрос. Спаслись 17 офицеров, благодаря, исключительно тому, что практически все они «пировали» в кают-

компании в кормовой части корабля, и 129 матросов (последняя смена, не закончившая ужин, и машинисты с кочегарами, находившиеся на вахте).

Точная причина взрыва на «Карлсруэ» навсегда осталась тайной. Гуго Яласс, наблюдавший катастрофу с мостика парохода «Индрани», в первую минуту был убежден, что «Карлсруэ» торпедирован, поскольку за доли секунды до взрыва над левым бортом крейсера поднялся огромный столб воды. Выдвигалось много версий, включая возможность самовозгорания смазочного масла, смешанного с топливным маслом, перекачанным на крейсер с захваченного «Кондора».

Позднее все сошлись на мысли, что причиной гибели «Карлсруэ» был взрыв боеприпасов в носовых погребах, что вполне возможно в условиях жары и влажности, характерных для тропических широт. Но надо помнить, что немецкие боеприпасы не взрывались даже под действием открытого огня, а только горели. Почему же они взорвались на «Карлсруэ»? Капризное Провидение, которое благоволило германскому крейсеру в течение четырех месяцев войны, вдруг так внезапно остановило его боевую деятельность. Если вспомнить, что через пять дней после взрыва «Карлсруэ» на другом конце света погибнет и доблестный «Эмден», а чуть позже попадет в ловушку и вся эскадра адмирала графа Шпее, то невольно возникает вопрос: простое ли это совпадение, или нечто большее, пока еще непонятное нашему несовершенному разуму.

За четыре месяца своей успешной корсарской деятельности легкий крейсер «Карлсруэ» захватил и уничтожил 17 пароходов противника общим водоизмещением 76000 тонн. Стоимость груза на этих судах по ценам того времени составляла 1,5 миллиона фунтов стерлингов (примерно, миллиард долларов по сегодняшним ценам).

ЭПИЛОГ

Старший лейтенант Ауст, как, скорее всего, и подавляющая часть экипажа погибшего крейсера, отлично понимал, что их рейдерству в океане рано или поздно придет конец.

Он сознавал, что в конце концов они нарвутся на гораздо более сильный британский крейсер или даже на несколько крейсеров и будут уничтожены в неравном бою.

К этому бою Ауст был постоянно готов, мечтая лишь о том, чтобы перед собственной гибелью нанести как можно больший урон ненавистным англичанам. Но к тому, что в действительности произошло, ни он, ни кто-либо другой из экипажа «Карлсруэ» готов не был.

Ошеломленная и деморализованная катастрофой уцелевшая часть команды «Карлсруэ» была распределена по пароходам-угольщикам, общее командование над которыми принял капитан-лейтенант Штудт.

Выйдя из состояния шока, закончив поиск уцелевших, среди которых было много раненых, составив список погибших и спасенных, капитан-лейтенант Штудт вызвал на совещание капитанов «Рио-Негро» и «Индрани» Тепфера и Яласса, чтобы решить, что делать дальше,

По мнению капитан-лейтенанта Штудта, прежде всего было необходимо сохранить в тайне сам факт гибели «Карлсруэ».

Деятельность крейсера привела к довольно сильной дезорганизации коммерческих перевозок противника в Атлантическом океане, к отвлечению от других задач большого числа боевых кораблей, рассеиванию сил противника по огромной акватории океана в поисках крейсера. Пусть подобная ситуация существует как можно дольше.

Сохранение тайны гибели «Карлсруэ» облегчалось тем обстоятельством, что на обоих судах не было, если не считать китайцев, никаких чужеземцев, которых надо было бы высадить в каком-то нейтральном порту. Китайцы же были наемными рабочими, служившими за жалование, и их можно было возить по морю сколько угодно, не заходя ни в какой порт.

Оба парохода были угольщиками, а потому проблем с топливом не было никаких.

Проблемой было решить вопрос: куда плыть дальше?

Рассматривались четыре возможности. Первая и самая простая возможность — направиться в ближайший нейтральный порт, где и интернироваться до конца войны. Однако капитан-лейтенант Штудт не стал ее даже рассматривать. Прибытие в любой нейтральный порт сразу же рассекретило бы факт гибели «Карлсруэ». Второй возможностью могла стать попытка добраться до ближайшей германской колонии, скажем, до Камеруна, или до Германской Западной Африки. Однако, было известно, что обе колонии плотно блокированы со стороны моря англичанами. Кроме: того, Штудт не имел ни малейшего понятия об общей военной обстановке в этих колониях.

В качестве третьей возможности рассматривался выход в Тихий океан вокруг мыса Горн с попыткой установить контакт с эскадрой адмирала графа Шпее. Об этой эскадре было известно только то, что она находится где-то в Тихом океане. И не более того. (Сведений о бое у Коронеля, где Шпее удалось уничтожить эскадру адмирала Крэдока, капитан-лейтенант Штудт не имел никаких.)

От этого варианта действий тоже отказались, поскольку он предполагал столь дальний поход, на который не хватило бы и того огромного запаса, что имелся на пароходах. А возможность забункероваться где-то по пути выглядела весьма сомнительной.

Оставалась четвертая возможность. Она была тоже в высшей степени рискованной, поскольку предусматривала прорыв на север через английскую блокаду стем, чтобы добраться до нейтральной Норвегии, а затем фиордами спуститься на юг в Северное море с попыткой пройти Скагерраком или Каттегатом на Балтику.

На этом, четвертом, варианте и решили остановиться. Доминировало общее мнение вернуться в Германию, чтобы продолжить участие в войне.

Сначала решили идти на север на двух пароходах, но потом поняли, что отрядом прорваться через английскую блокаду будет гораздо труднее, чем в одиночку. Разделяться же и идти разными маршрутами никто не хотел.

Поэтому было решено перегрузить уголь и все прочие запасы с «Индрани» на «Рио-Негро», после чего «Индрани» затопить и уходить на север. Так и поступили. Перегрузили все запасы на «Рио-Негро», а «Индрани» затопили вблизи, недалеко от острова Тестигос.

Гуго Яласс, таким образом, закончил свое кратковременное пребывание в должности капитана, вернувшись к обязанностям старшего помощника на «Рио-Негро».

В ночь с 10 на 11 ноября, безлунную и темную, «Рио-Негро» проскочил проливом, ведущим на север от острова Св.Христофора, и вышел в открытый океан.

Утром 11 ноября пароход, никем незамеченный, пересек судоходную трассу, связывающую Нью-Йорк с портами Южной Америки. Далее «Рио-Негро» шел курсом на северо-восток, держась, примерно, в 150 милях южнее судоходного пути, ведущего из Карибского моря на Азорские острова.

Находясь в самом центре Атлантики, пароход повернул на север и с 16 по 20 ноября последовательно пересек три судоходных трассы, связывающие Сомбрерро с проливом Ла-Манш, Нью-Йорк с Гибралтаром, а затем — Нью-Йорк с Англией.

В северной Атлантике пароход был встречен штормовой погодой. Скорость ветра достигала 11 баллов. Крутая волна и почти нулевая видимость из-за постоянных снежных буранов, хотя и способствовали скрытности похода, привели к тому, что «Рио-Негро» с огромным трудом продвигался по курсу со скоростью 7 узлов.

Дополнительную трудность создавало отсутствие на судне каких-либо карт северной Атлантики, через которую пароходу пришлось прорываться на родину. Гуго Яласс несколько

последних дней пользовался картой из школьного географического атласа, случайно обнаруженного на судне.

Перед рассветом 29 ноября, который в тех широтах в это время года наступает около полудня, на «Рио-Негро» увидели проблески маяка Рунде на подходе к Аалезунду. «Рио-Негро» добрался до Норвегии!

В 14:00пароход стал на якорь, ожидая лоцмана и разрешения воспользоваться территориальными водами Норвегии для прохода к Скарерраку.

Ситуация выглядела очень нестандартной. На «Рио-Негро» было слишком много людей, чье присутствие на борту было весьма трудно объяснить норвежским властям. Было заявлено, что все присутствующие на борту являются гражданами Германии, резервистами, возвращающимися из Южной Америки на родину.

Разрешение на проход территориальными водами к Скагерраку было дано норвежскими властями вечером 30 ноября, и вскоре «Рио-Негро» с лоцманом на борту пошел фиордами на юг.

Во время стоянки в норвежских водах сошли на берег и направились в Германию сухопутным путем старший лейтенант Ауст и лейтенант резерва Ейринг. Опасаясь, что «Рио-Негро» на последнем этапе будет захвачен англичанами, еще существовала.

Аусту же очень хотелось довезти в целости до Германии свой дневник, который, если не считать нескольких официальных документов, оставался единственным источником сведений о плавании «Карлсруэ», поскольку и вахтенный, и исторический журналы крейсера погибли.

4 декабря 1914 года Ауст и Ейринг нелегально перешли немецкую границу в районе Засницы, где были задержаны ратниками ополчения, охранявшими приграничный регион.

Что касается «Рио-Негро», то 3 декабря пароход добрался до Йомфрулянда, лежащего на побережье Скагеррака, откуда, несмотря на жесточайший шторм, направился к мысу Скаген, чтобы обойти стороной патрулирующие в этом районе английские боевые корабли.

Утром 5 декабря «Рио-Негро» бросил якорь на рейде Фредериксхавна, тщетно пытаясь получить в этом датском порту карту Бельта и лоцмана для прохода проливом.

После этого пароход перешел в Хельсинор, где с помощью германского консула в Копенгагене нужная, карта была все-таки добыта, и «Рио-Негро» получил возможность войти в Зунд.

На выходе из пролива пароход был встречен немецким миноносцем «S-124», несшим там сторожевую службу, который проконвоировал «Рио-Негро» до Киля, куда пароход пришел утром 6 декабря. Однако, для того, чтобы сохранить в тайне факт гибели «Карлсруэ», «Рио-Негро» не был допущен в порт.

Пройдя Кильским каналом, пароход встал на рейде Вильгельмсгафена без всякой связи с берегом, который так неудержимо манил всех измученных до последней крайности моряков погибшего крейсера. Строжайший карантин продолжался до 22 декабря, и только в канун сочельника «Рио-Негро» был переведен в Гамбург. Уцелевшие моряки с «Карлсруэ» были направлены на новый легкий крейсер «Регенсбург», а гражданская команда парохода «Рио-Негро» ушла в давно заслуженный отпуск. Прорыв «Рио-Негро» из южной Атлантики в Германию в немалой степени способствовал успешному прорыву в океан вспомогательных крейсеров «Меве», «Вольф» и «Зееадлер» в 1916 году.

* * *

Англичане, как рассчитывал капитан-лейтенант Штудт, долго ничего не знали о судьбе «Карлсруэ». Для них он все еще существовал, отвлекая большие силы для его поиска и уничтожения.

Английское командование постоянно получало донесения об обнаружении «Карлсруэ» в различных частях Атлантики и, анализируя информацию, пришло к выводу, что германский крейсер действует где-то в северной Атлантике. Останки «Карлсруэ» давно покоились на глубине 4000 метров, когда для его поимки из состава Гранд Флита был выделен линейный (!) крейсер «Принсесс Ройял», несколько недель рыскавший в районе Ямайки г поисках «Карлсруэ».

«Исчезнувший крейсер сделался „летучим голландцем“, донесения о нем постоянно поступали из разных районов. Именно он на две недели задержал возвращение „Принсесс Ройял“ к Гранд Флиту. Не считаться с исчезнувшим крейсером было нельзя, и Адмиралтейство сразу же после Фолклендского боя приняло меры для сформирования специальной эскадры по его поимке», — отмечает сэр Юлиан Корбетт в своем классическом труде о действиях британского флота в Первой мировой войне. Только 19 марта 1915 года Адмиралтейство получило неоспоримые доказательства, что «Карлсруэ» погиб почти полгода назад. Но донесения об его обнаружении еще долго продолжали поступать.

*** * ***

Вооруженный с помощью «Карлсруэ» огромный **и** неуклюжий пассажирский лайнер «Кронпринц Вильгельм» значительно пережил своего патрона. Действуя под командованием бывшего старшего штурмана «Карлсруэ» капитан-лейтенанта Тирфельдера, «Кронпринц Вильгельм» уничтожил в Атлантике 15 пароходов противника общим водоизмещением 60522 тонны. Обладатель «голубой ленты» 1902 года имел скорость 23 узла и, несмотря на свои 25000 т водоизмещения и длину 202 м, довольно легко уходил из всех ловушек, расставленных англичанами.

К сожалению, огромный вспомогательный крейсер пожирал столько угля, что снабжать его было гораздо труднее, чем «Карлсруэ».

Англичане фактически отрезали лайнер от всех возможных источников снабжения, и 16 апреля 1915 года «Кронпринц Вильгельм» был вынужден, имея в бункерах всего 20 тонн угля, прийти в нейтральный Ньюпорт-Ньюз, где и был интернирован американцами.

После вступления США в Первую мировую войну 7 апреля 1917 года «Кронпринц Вильгельм» был захвачен, переименован в «Фон Стойбен» и включен в состав флота СШАв качестве войскового транспорта. Разобран в 1923 году.

*** * ***

Старший офицер крейсера «Карлсруэ» капитан-лейтенант Фердинанд Штудт, руководивший спасением экипажа крейсера и успешно приведший «Рио-Негро» из Вест-Индии в Германию, никакой карьеры впоследствии не сделал. Получив при выходе в отставку очередной чин капитана 3 ранга, Штудт поселился и тихо жил в предместье Гамбурга, где и умер в 1958 году в возрасте 80 лет.

Оперативно-тактические характеристики легкого крейсера «Карлсруэ»

Водоизмещение: 4900 т (стандартное), 6191 т (полное).

Главные размерения: 142,2 x 13,7 x 5,5 м.

Скорость максимальная: 27 узлов [двухвальная энергетическая установка, турбины военно-морского типа, 14 котлов военно-морского типа (10 угольных и 4 нефтяных, 26000 л.с, 1300 т угля, 200 т мазута)].

Вооружение: двенадцать 105-мм/45 орудий, два 500-мм подводных торпедных аппарата, 120 мин.

Бронирование: пояс по ватерлинии — 60-18 мм, палуба — 60-40 мм, щиты на орудиях — 50 мм, боевая рубка — 100 мм.

Дальность плавания: 5500 миль при скорости 12 узлов, 900 миль при скорости 25 узлов.

Экипаж: 19 офицеров и 355 матросов.

Список офицерского состава легкого крейсера «Карлсруэ» на 1.08.1914 г.

Командир: капитан 2 ранга Эрих Келер (погиб).

Старший офицер: капитан-лейтенант Штудт.

Старший штурман: капитан-лейтенант Тирфельдер (6 августа 1914 года назначен командиром вспомогательного крейсера «Кронпринц Вильгельм»).

Штурман: капитан-лейтенант резерва Фрезе (переведен с «Кронпринца Вильгельма» 6.08.1914 г.).

Старший артиллерист: старший лейтенант Борне.

2-й артиллерист: старший лейтенант Ауст.

Артиллерийские офицеры: старший лейтенант Шредер (минер),
старший лейтенант Альтхаус (погиб).

Вахтенные начальники: лейтенант Шмарц,
лейтенант Ванселов,
лейтенант Диттмер,
лейтенант граф Байссель,
лейтенант Энссен,
лейтенант резерва Ейнринг (6.08.1914 г.
переведен с «Кронпринца Вильгельма»),
лейтенант резерва Хентшель (5.10.1914 г.
назначен капитаном парохода «Фарн»).

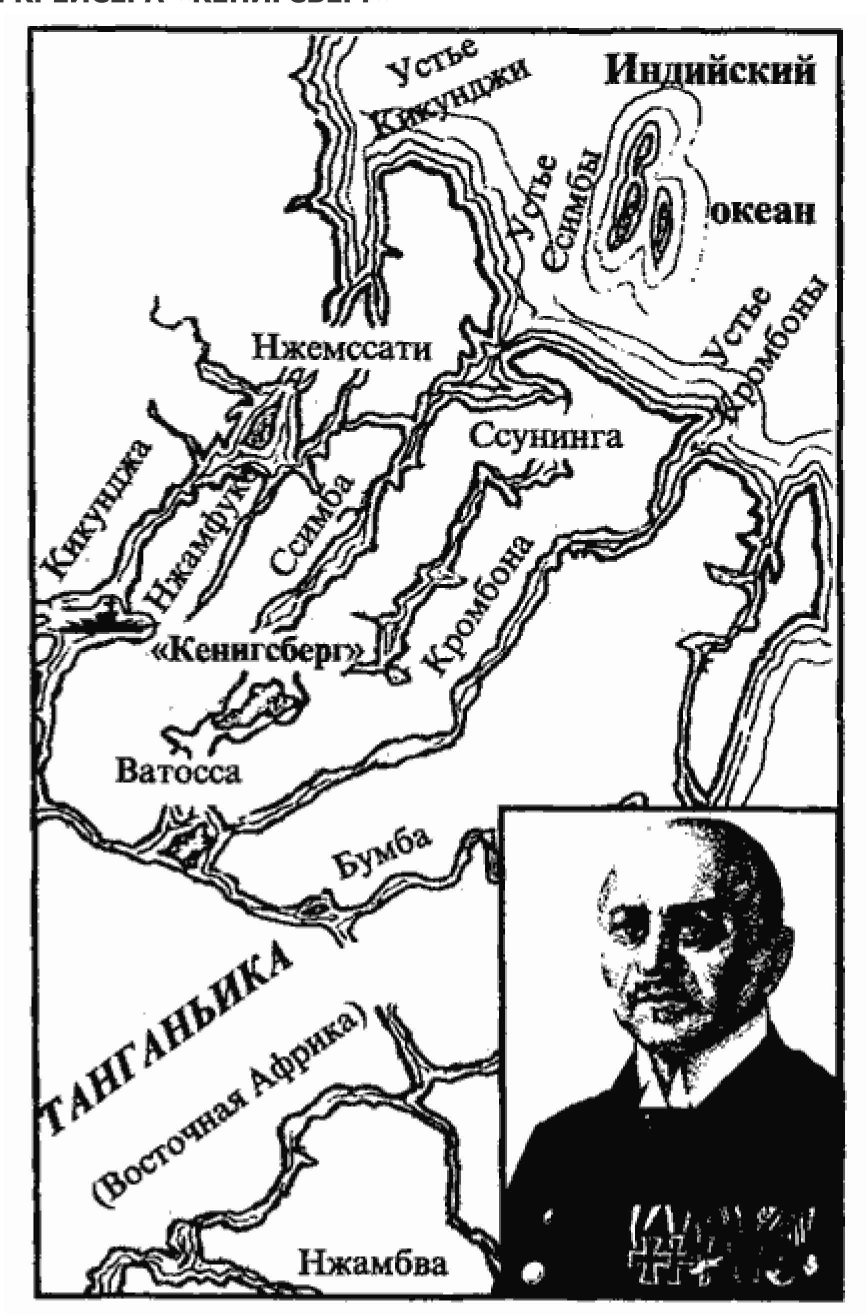
Призовые офицеры: лейтенант Хоппе,
лейтенант Гундлях.

Инженеры-механики: Грабе,
Мерк,
Бек.

Старший врач: доктор Варнеке.

Ревизор: Майнхордт.

САФАРИ КРЕЙСЕРА «КЕНИГСБЕРГ»



«Кенигсберг» в устье реки Руфиджи

Легкий крейсер «Кенигсберг» был заложен 12 января 1905 г. на казенной верфи ВМС в Киле. От построенных ранее семи легких крейсеров новый корабль отличался большей длиной, мощностью машин и высокой автономностью. 12 декабря 1905 г. «Кенигсберг» был спущен на воду. Крестным отцом нового корабля, как и можно было ожидать, стал

обербургомистр Кенигсберга доктор Керте, который и окрестил крейсер именем вверенного его заботам города.

Легкий крейсер «Кенигсберг» имел полное водоизмещение 3814 тонн, длину 115,3 метра и скорость 23 узла. Вооружен он был десятью 105-мм орудиями и двумя торпедными аппаратами. В апреле 1907 года «Кенигсберг» начал сдаточные испытания, которые, однако, в начале июня были прерваны, и крейсер под командованием своего первого командира капитана 3 ранга Филиппа был удостоен величайшей чести — конвоировать императорскую яхту «Гогенцоллерн» во время Кильской регаты.

Роскошная, но весьма угловатая кайзеровская яхта, которую сопровождал изящный, похожий на лебедя трехтрубный крейсер, напоминала престарелую королеву, идущую в сопровождении прекрасного юного пажа.

Кильскую регату сменила регата в Травемюнде, затем поход императорской яхты к Нордкапу и, наконец, возвращение на Балтику, где 3 августа «Гогенцоллерн» встретился с русской царской яхтой «Штандарт», а «Кенигсберг» салютовал штандарту Николая П. После окончания 6 августа встречи монархов «Кенигсберг» проэскортировал кайзеровскую яхту до Киля и 9 августа был отпущен продолжать прерванные испытания.

Завершив 9 сентября испытания и доукомплектовав экипаж, составлявший по штату 322 человека, 21 сентября «Кенигсберг» появился на рейде столицы Восточной Пруссии, приветствовав артиллерийским салютом город, название которого корабль имел честь нести на борту. Расцветившись флагами, белоснежный корабль оставался на рейде древней столицы прусских королей до 23 сентября, принимая на борту многочисленные депутации властей и граждан Кенигсберга.

Панно серебряной чеканки с изображениями разных видов города украсили переборки офицерской кают-компании корабля, а массивная золоченая корона городского герба была передана на крейсер в качестве носового украшения.

По возвращении в Киль «Кенигсберг» был включен в состав разведывательных сил флота вместо выведенного из строя легкого крейсера «Медуза»; но, видимо, новый крейсер так понравился кайзеру Вильгельму, что уже 5 ноября 1907 г. последовал приказ откомандировать «Кенигсберг» в распоряжение императорской яхты «Гогенцоллерн». На этот раз императорская чета собиралась в Англию, и для того, чтобы произвести на своего дядю Эдуарда должное впечатление, кайзер приказал включить в сопровождение своей яхты броненосный крейсер «Шарнхорст», легкий крейсер «Кенигсберг» и посыльное судно «Слайпер».

Яхта «Гогенцоллерн» в сопровождении всего, чем мог похвастать германский флот, прибыла в Портсмут, откуда проследовала в Порт Виктория, что в устье Темзы.

Ни «Шарнхорст», ни «Кенигсберг», как и следовало ожидать, не произвели на англичан, уже построивших первые дредноуты, ни малейшего впечатления, и расстроенный Вильгельм II на обратном пути привел свою эскадру в Роттердам не для того, чтобы произвести на голландцев впечатление своей морской мощью, а чтобы послушать игру на скрипке королевы Нидерландов.

15 декабря 1907 г. «Кенигсберг» получил приказ вернуться в состав разведывательных сил флота, но уже 17 декабря командующий флотом адмирал принц Генрих Прусский поднял на крейсере свой флаг и направился в Швецию, чтобы участвовать в церемонии по случаю похорон шведского короля Оскара II.

20 декабря крейсер вернулся в Киль, где, так и не приступив к несению боевой службы, стал в ремонт. Служба в море началась в феврале и продолжалась до декабря 1908 года многочисленными учениями в Балтийском и Северном морях, а также и в Атлантическом океане. В октябре 1908 года на крейсер пришел новый командир — капитан 2 ранга Клебе. Пройдя ремонт зимой 1908-09 годов, с февраля 1909 года «Кенигсберг» в составе

разведывательных сил участвовал во всех маневрах и учениях флота, продолжавшихся до 27 ноября, когда крейсер пошел в ремонт; там его принял новый командир капитан 2 ранга фон Трота, в будущем — известный адмирал.

Кампания 1910 года началась для «Кенигсберга» столкновением 16 февраля в Кильской бухте с легким крейсером «Дрезден», что вынудило оба корабля вернуться на завод для исправления повреждений. В марте «Кенигсберг» в течение четырех суток (с 9 по 13) сопровождал императорскую яхту во время плавания по Гельголандской бухте.

С 8 по 27 мая 1910 года «Кенигсберг», снова находясь в кильватере кайзеровской яхты «Гогенцоллерн», опять прибыл в Англию, где Вильгельму II пришлось присутствовать на похоронах английского короля Эдуарда VII.

В ходе учений 1910 года «Кенигсберг» выиграл кайзеровский приз на стрельбах легких крейсеров. С 8 марта по 22 мая 1911 года «Кенигсберг» под командованием капитана 3 ранга Хенриха сопровождал кайзеровскую яхту «Гогенцоллерн» сначала в ее плавании по Средиземному морю, а затем — при первом государственном визите императорской четы к новому английскому королю Георгу V.

10 июня 1911 года «Кенигсберг» был сменен в строю флота легким крейсером «Кольберг», а 14 июня был выведен в резерв в Данциге. «Кенигсберг» вернулся в строй лишь 2 января 1913 года, сменив легкий крейсер «Майнц», которому требовался продолжительный ремонт. Под командованием капитана 2 ранга Рецмана «Кенигсберг» оставался в строю до 19 июня 1913 года, когда снова был выведен в резерв в Киле. Весной 1914 года последовало распоряжение Главного Морского штаба подготовить «Кенигсберг» к несению службы стационера в водах восточного побережья Африки, а находившуюся там канонерскую лодку «Гайер» направить в южную часть Тихого океана. На «Кенигсберге» установили дополнительно еще десять 52-мм орудий. Котлы и машины крейсера были капитально отремонтированы.

1 апреля 1914 года командование крейсером принял сорокалетний капитан 2 ранга. Макс Лооф. Ему предстояло вести корабль в африканские воды. После яркой «придворной» службы в Германии, конвоирования императорских, королевских и царских яхт, приема на борту высочайших особ, блеска золота, мишуры и драгоценных камней «Кенигсбергу» предстояла служба в забытом Богом и людьми месте, в климате, где одинаково быстро ветшают корабли и люди, а если и возвращаются на родину, то только для того, чтобы идти на слом и в запас по инвалидности.

Капитан 2 ранга Лооф был эльзасцем по происхождению. Он родился всего через три года после того, как эта провинция отошла к Германии в результате франко-прусской войны. Эльзасцев не считали французами, но не очень считали и немцами. И хотя их права были клятвенно подтверждены различными указами императоров и королей, простора для комплекса неполноценности им было оставлено более чем достаточно.

I

28 апреля 1914 года «Кенигсберг» вышел из Вильгельмсгафена, взяв курс в Средиземное море. В это время в Средиземном море находилась дивизия немецких крейсеров под командованием контр-адмирала Сушона, державшего свой флаг на линейном крейсере «Гебен». В распоряжении Сушона находился еще и легкий крейсер «Бреслау», но командир дивизии считал, что ему необходимы минимум три легких крейсера. Поэтому, когда Лооф прибыл на борт «Гебена» для представления адмиралу, Сушон приказал ему считать себя прикомандированным к его дивизии вплоть до особого распоряжения. Мудрая международная военная пословица рекомендует никогда не спешить с выполнением полученных приказов, ибо их могут отменить.

Капитан 2 ранга Лооф совсем не спешил в Восточную Африку, Блеск средиземноморской службы, где на одних и тех же рейдах встречались немецкие, британские, французские,

итальянские и даже американские боевые корабли, казался ему более привлекательным. Пока Лооф и экипаж «Кенигсберга» наслаждались прелестями Средиземного моря, адмирал Сушон вел невидимое сражение с Главным Морским штабом в Берлине.

Командование рассматривало аппетиты адмирала Сушона как чрезмерные, считая, что ему вполне достаточно одного «Бреслау». В итоге Берлин победил, и «Кенигсберг» получил приказ следовать в восточно-африканские воды. 5 июня 1914 года крейсер прошел Суэцким каналом и после однодневной стоянки в Адене 7 июня прибыл в столицу Германской Восточной Африки город Дар-эс-Салам, являвшийся, вместе с тем, и общей столицей многочисленных занзибарских королей.

Территория Германской Восточной Африки была огромной, превышающей миллион квадратных километров. Освоение этой части экваториальной Африки немцы начали еще в 1884 году, но германская экспансия в этом регионе немедленно вызвала недовольство Англии, с которой пришлось начать длительные и нудные переговоры о разделе сфер влияния в Восточной Африке.

Переговоры шли с 1886 по 1890 год, когда, наконец, сторонам удалось договориться; это дало немцам возможность официально назвать эти африканские территории Германской Восточной Африкой. На севере германская колония граничила с британской Угандой, на юге — с португальским Мозамбиком и британской Центральной Африкой, на востоке — с Конго.

Чтобы охранять свой анклав, окруженный со всех сторон англичанами, нужно было иметь в Германской Восточной Африке сильное соединение боевых кораблей; однако, выделить в этот район удалось, да и то после двухмесячного препирательства с адмиралом Сушоном, только легкий крейсер «Кенигсберг», который, скорее, демонстрировал здесь флаг, чем что-либо реально охранял.

Дар-эс-Салам — «Дом мира», служивший некогда главной стоянкой флота занзибарских королей, имел одну из лучших в Африке бухт, длина которой достигала трех миль, а ширина — мили. Бухту связывал с океаном канал длиной 300 метров, идущий между коралловыми рифами. На берегу, поднявшемся над морем метров на 15 и полукругом окружившем бухту, под зелеными кронами кокосовых пальм белели дома немецких колонистов, которых было не более трехсот человек.

Небольшим немецким гарнизоном командовал полковник фон Леттов-Форбек. В городе имелась пристань и склады германской Восточно-африканской пароходной компании, небольшой, но хорошо оснащенный судоремонтный завод, а также терминал железной дороги, ведущей в глубь территории — к слюдовым карьерам в горах Уругулу.

Когда «Кенигсберг» вошел в гавань, отсалютовав флагу на сигнальной мачте местной военно-морской базы, в базе находились старая канонерская лодка «Гайер», на смену которой и прибыл «Кенигсберг», и гидрографическое судно ВМС «Меве», уже в течение нескольких лет занимавшееся здесь описью берегов и рукавов волшебной реки Руфиджи. По прибытии капитан 2 ранга Лооф становился старшим морским начальником на рейде, и на мачте «Кенигсберга» был поднят по этому случаю специальный вымпел.

Командиры «Гайера» и «Меве» капитаны 2 ранга Грассгоф и Циммер прибыли на борт «Кенигсберга» с представлениями своему новому командиру. Грассгофу предстоял поход в южную часть Тихого океана, а Циммер должен был продолжать начатые гидрографические работы.

Прибытие «Кенигсберга» в Дар-эс-Салам совпало с юбилеем. Гарнизон праздновал 25-летие создания кайзеровских колониальных войск. От лица флота Лооф преподнес гарнизону модель парусно-нарового фрегата «Швальбе», который первым из немецких кораблей вошел в июне 1889 года в бухту Дар-эс-Салама, подняв над городом германский флаг.

12 июня «Гайер» ушел по назначению, а «Кенигсберг» начал знакомиться с новым театром своей деятельности, замеряя, главным образом, глубины у бесчисленных коралловых островков и рифов. «Меве» вел гидрографические работы в канале у острова Мафия.

Известие об убийстве наследника австрийского престола эрцгерцога Фердинанда в Сараево сербскими националистами, вызвавшее резкое обострение напряженности между основными европейскими государствами, вынудило капитана 2 ранга Лоофа вернуться в Дар-эс-Салам. «Кенигсберг» пополнил свои трюмы, а затем вышел на внешний рейд и стал крейсировать вдоль побережья, оповещая германские каботажные суда о необходимости следовать в Дар-эс-Салам. 27 июля в Дар-эс-Салам, прервав гидрографические работы, пришел «Меве». Слухи о неизбежной войне уже захлестывали небольшой колониальный городок. Губернатор пытался опровергнуть эти слухи, показывая телеграмму, полученную из имперского Управления колониями в Берлине, где говорилось: «Колония вне военной опасности, успокойте поселенцев».

Однако, по линии военного и военно-морского ведомств приходили другие сообщения. Адмиралтейство уведомило капитана 2 ранга Лоофа о нарастании политической напряженности в Европе, призывая командира «Кенигсберга» быть готовым к любому развитию событий.

31 июля в Дар-эс-Салам пришел пароход Восточно-африканской линии «Табора», сообщивший, что завтра, 1 августа, в ближайший британский порт Занзибар ожидается приход отрада английских крейсеров контрадмирала Кинга Холла.

Отрад состоял из крейсеров: «Гиацинт», «Эстрея» и «Пегасус», все вооруженные 152-мм орудиями, в то время, как на «Кенигсберге» стояли всего лишь 105-миллиметровки. Этот английский отрад, входивший в состав морских сил мыса Доброй Надежды, вышел из Кейптауна, еще 27 июля получив приказ обнаружить «Кенигсберг», осуществлять за ним слежение, а, по получении приказа о начале войны, — уничтожить его.

Опасаясь быть заблокированным в Дар-эс-Саламе и памятуя о своей главной задаче — вести крейсерскую войну, Лооф решил в этот же день покинуть столицу Германской Восточной Африки, оставив старшим на рейде командира «Меве» капитана 2 ранга Циммера, который должен был организовать все работы, связанные с мобилизацией торговых судов, находившихся в гавани.

31 июля в 16:30 «Кенигсберг» покинул Дар-эс-Салам, взяв курс на север к Аденскому заливу, где сходились все британские судоходные пути, ведущие из Индийского океана в Средиземное море.

С наступлением темноты, когда «Кенигсберг» находился еще южнее Занзибара, сигнальщики заметили силуэты трех кораблей. Два из них шли по левому борту немецкого крейсера, один — по правому. В последнем был опознан английский крейсер «Пегасус». «Кенигсберг» следовал экономичным ходом 12 узлов. Хотя никаких официальных заявлений о начале войны еще не было, Лоофу меньше всего сейчас хотелось встречаться с англичанами. Командир приказал поднять пары во всех котлах, чтобы обеспечить максимальную скорость хода. Вскоре старший инженер-механик «Кенигсберга» капитан 3 ранга Шиллинг доложил Лоофу, что крейсер готов дать скорость 22 узла.

Тут, к счастью, налетел ливневой шквал. Развернув корабль на юг, Лооф оторвался от англичан, направив крейсер к северной оконечности острова Мафия. Там корабль снова повернул на север, взяв курс к Аденскому заливу.

С английских крейсеров «Пегасус» и «Гиацинт» видели «Кенигсберг», но угнаться за ним не смогли, доложив только о том, что немецкий крейсер исчез в дождевом шквале на южном курсе. Следовать к восточному побережью Африки получил приказ еще один английский крейсер — «Дармут», который стоял в бомбейском доке. Английское командование очень беспокоилось о безопасности транспортов, перевозящих контингенты

индийских войск через Аденский залив на европейский театр военных действий, и исчезновение «Кенигсберга» добавило ему много головной боли.

Слухи ходили самые разные. Говорили, что «Кенигсберг» направляется в Коломбо, а ему навстречу следует вся эскадра адмирала Шлее с тем, чтобы учинить настоящую бойню всему британскому судоходству в Индийском океане. Ничего конкретного о местонахождении германских кораблей англичане не знали фактически на всем просторе мирового океана и со страхом ждали начала войны, которая еще не была объявлена.

II

5 августа 1914 года в 22:00 радиостанция в Дар-эс-Саламе передала на «Кенигсберг» сообщение об объявлении Великобританией войны Германской Империи. Продолжая продвигаться к Аденскому заливу, «Кенигсберг» по радио пытался предупредить немецкие торговые суда о военной опасности. На рассвете 6 августа с мостика крейсера заметили силуэты двух судов.

«Запросите прожектором их опознавательный!» — приказал Лооф.

«Один из них пассажир», — доложил вахтенный офицер лейтенант Нимайер.

Старший офицер «Кенигсберга» капитан-лейтенант Кох, между тем, внимательно рассматривал в бинокль второе судно. По сигналу с «Кенигсберга» судно сейчас же замедлило ход, а на требование опознать себя ответило совершенно непонятными очередями знаков Морзе. Затем последовала читаемая информация, говорящая о том, что судно японское, принадлежащее компании «Ниппон Юсен Кайша».

Капитан 2-го ранга Лооф приказал подойти поближе, осветить марку на трубе и название на корме, чтобы убедиться в том, что с судна передали правдивую информацию. Убедившись в этом и полюбовавшись на затейливую россыпь иероглифов на корме парохода, Лооф приказал отпустить японца как представителя нейтрального государства и приказал догнать второе судно, уходящее в сторону Адена.

За кормой «Кенигсберга» держались два немецких парохода, которых Лооф вызвал к себе предупредительной радиограммой о начале военных действий. Одним из них был покетбот «Цитен» Северо-германского Ллойда, а вторым — пароход компании «Ганза» «Гольденфельс». По последнему пришлось даже сделать предупредительный выстрел, поскольку, приняв «Кенигсберг» за англичанина, он пытался унести ноги. Назначив пароходам рандеву сигналом, «Кенигсберг» погнался за вторым судном, уходящим в сторону Адена. Этим судном оказался британский пароход «Сити оф Винчестер» грузоподъемностью в 6600 брт сценным грузом чая из Калькутты. Убедившись в отличном техническом состоянии захваченного парохода, капитан 2 ранга Лооф решил превратить «Сити оф Винчестер» во вспомогательный крейсер. На пароход была послана призовая команда, и «Кенигсберг» повел свой трофей в бухточку у маленького порта Бендер Бурум на южной оконечности Аравийского полуострова. Туда же пришел и «Цитен» (8021 брт, 14,5 узлов), а чуть позже еще один германский пароход — «Остмарк» (4400 брт), ранее направлявшийся в Массаву. На борту «Цитена» находился возвращавшийся домой сменный экипаж германского гидрографического судна «Планет» — 92 человека во главе со своим командиром старшим лейтенантом Броксом. Все они были пересажены на «Кенигсберг» вместе с большей частью команды «Цитена», на котором оставили только 28 человек команды, поскольку на судне было много британских и австралийских пассажиров, которых нужно было куда-нибудь доставить.

Вскоре «Остмарк» ушел в Эритрею. «Цитен» с «Сити оф Винчестер» зашли в бухту Курия-Мурия у мыса Халлания, где немецкий пароход перегрузил с англичанина 400 т угля, что в итоге позволило ему добраться до нейтрального Мозамбика. У самого «Кенигсберга» также уже были проблемы с углем, и Лооф ожидал подхода каботажного парохода «Сомали»

с 1200 тоннами угля, который должен бы быть высланным из Дар-эс-Салама оставшимся там за старшего капитаном 3 ранга Циммером, командиром гидрографа «Меве».

Пока Лооф наслаждался плодами своей охоты, англичане также не сидели без дела. Адмирал Кинг Холл, так и не найдя «Кенигсберг», повернул со своим отрядом обратно к мысу Доброй Надежды, но, получив «предупредительную» телеграмму о возможности начала войны в ближайшие 24 часа, отправил крейсера «Пегасус» и «Эстрея» ко входу в Дар-эс-Салам. Адмирал знал, что «Кенигсберга» в Дар-эс-Саламе нет, но его беспокоили находящиеся там гидрограф «Меве» и большой почтово-пассажирский пароход «Табора», водоизмещением 8000 тонн.

У британского командования были сведения, что «Табора» с началом войны будет переоборудована во вспомогательный крейсер. Совсем недавно. 30 июля, пароход заходил в Занзибар. На его палубе был замечен аэроплан. Из Занзибара «Табора» ушла в Дар-эс-Салам, где сейчас и находилась. Утром 8 августа жители Дар-эс-Салама были разбужены громом артиллерийской стрельбы. Подошедший ко входу в гавань английский крейсер «Эстрея» открыл огонь по радиостанции и судам в гавани. Накануне, получив сообщение о начале войны с Германией, адмирал Кинг Холл приказал «Эстрее» «закрыть в Дар-эс-Саламе порт и разрушить радиостанцию». В Дар-эс-Саламе полковник Леттов-Форбек и капитан 3 ранга Циммер ожидали прорыва английских крейсеров во внутреннюю гавань и высадки десанта. Чтобы предотвратить это, во входном канале был затоплен плавучий док, а капитан 3 ранга Циммер от греха подальше приказал взорвать «Меве». Снарядами «Эстреи» были потоплены два находившиеся в порту каботажных пароходика и повреждена «Табора».

Впрочем, это уже не имело особого значения, поскольку гавань Дар-эс-Салама оказалась заблокированной затопленным в канале доком, и, по крайней мере, на ближайшее время не могла уже служить базой «Кенигсбергу».

База — это было главное, в чем нуждался «Кенигсберг», вынужденный с первых дней войны скитаться по пустынным бухтам подобно пиратам старых времен, которым было гораздо легче, поскольку они не нуждались ни в угле, ни в машинном масле. Угля на крейсере оставалось уже, примерно, 80 тонн — менее чем на двое суток. Последние 400 тонн, снятые с парохода «Сити оф Винчестер», были отданы немецкому пароходу «Гольденфельс», уходящему на Суматру.

Пришлось расстаться с мечтой превратить «Сити оф Винчестер» во вспомогательный крейсер, и 12 августа Лооф приказал потопить захваченное судно.

К счастью, 14 августа «Сомали» с грузом угля добрался до бухты Курия-Мурия, но погрузку пришлось срочно прервать, поскольку радисты услышали где-то рядом переговоры двух английских боевых кораблей. «Кенигсберг» добрался до порта Рас-Хафун на побережье итальянского Сомали, имея в бункерах всего 70 тонн угля, чего едва хватило для двухнедельного ожидания прихода «Сомали». Из-за сильного встречного муссона пароход мог идти со скоростью не более 2-3 узлов и добрался до Рас-Хафуна 21 августа.

«Кенигсберг» принял 850 тонн угля и 23 августа вышел в море, взяв курс на юг в сторону Мадагаскара.

На рассвете 30 августа немецкий крейсер появился у Маджунго на северо-западном побережье Мадагаскара, обстрелял тамошнюю радиостанцию и снова ушел в море.

В течение нескольких дней безрезультатного кружения у северного побережья Мадагаскара капитан 2 ранга Лооф пришел к выводу, что полученное им задание вести крейсерскую войну против судоходства противника невыполнимо, главным образом, из-за трудностей с обеспечением корабля углем. По пути на Мадагаскар было израсходовано 60% угля, принятого накануне, а на «Сомали» оставалось всего 230 тонн. Нуждались в ремонте котлы и машины крейсера, а где этот ремонт можно произвести, было совершенно неясно, особенно, учитывая тот факт, что вокруг шныряли крейсера противника.

1 сентября 1914 года, после почти месячного и не очень результативного рейда, «Кенигсберг» вошел в лагуну крошечного атолла Альдабре (вблизи Мадагаскара), чтобы там без помех принять остатки топлива с «Сомали». Закончив погрузку угля, на «Кенигсберге» стали думать, что делать дальше?

Оценив результаты месячной деятельности своего корабля, капитан 2 ранга Лооф был вынужден признать их весьма неудачными. Была израсходована масса угля, растревожены, как осы, корабли британских сил Индийского океана и охраны мыса Доброй Надежды, изношены собственные котлы и машины, а результатом всего этого явился захват одного британского парохода, который в итоге пришлось уничтожить вместе с грузом чая стоимостью 5 миллионов марок!

А необходимость в чистке котлов и переборке машин стала уже совершенно безотлагательной.

Лооф собрал «малый военный совет», в состав которого вошли его старпом капитан-лейтенант Кох и многоопытный капитан «Сомали». Герм. Главной темой совещания был вопрос: где можно в спокойной обстановке провести ремонтные работы? Есть ли такое место, где стоящий без хода «Кенигсберг» не накроют внезапно английские крейсера? Единственная база на побережье — Дар-эс-Салам — отпадала автоматически. Даже если бы его не блокировали крейсера противника, туда было не пройти из-за затопленного в канале дока.

Недавно прибывший в Восточную Африку Лооф не знал еще многих укромных мест на побережье, а потому ждал ответа от своих более опытных подчиненных.

«Насколько мне известно, — ответил капитан Герм, долгие годы плававший на судах Восточно-африканской компании, — есть только одно такое, место — это дельта реки Руфиджи».

"Дельта Руфиджи? — переспросил Лооф и взглянул на карту.

С первого взгляда было видно, что дельта Руфиджи была, мягко говоря, еще не совсем исследованной территорией. На генеральной карте Германской Восточной Африки напротив дельты реки Руфиджи, расположенной всего в нескольких десятках миль к северу от Дар-эс-Салама, красовалась надпись: «Точные контуры береговой линии и глубины неизвестны».

К счастью, перед самым выходом «Кенигсберга» из Дар-эс-Салама на крейсер доставили результаты незаконченных работ по промеру глубин в дельте Руфиджи, проведенных до войны ныне уже затопленным гидрографическим судном «Меве». Трое офицеров склонились над картой дельты реки с нанесенными на ней данными глубин согласно рапорту с «Меве».

«При нашей обычной осадке, — не очень уверенно проговорил Лооф, — с учетом расхода угля мы можем войти в рукав Ссимба-Уранга, а затем по протоке Ссусинга дойти вот до этого места».

Командир поставил на карте кружок вблизи негритянской деревушки Ссалале.

«Я считаю, что это слишком рискованно, — сказал капитан-лейтенант Кох. — Еще никогда корабль такого размера, как наш, и с такой осадкой не входил в устье Руфиджи».

«Значит, нам придется стать первыми, — вздохнул капитан 2 ранга Лооф. — Впрочем, — обратился он к капитану Герму, — что еще можно предпринять в такой ситуации, как наша, герр капитан»?

«Ничего, — убежденно ответил капитан „Сомали“».

«Решено, —поставил точку в дискуссии капитан Лооф. — Уходим в дельту Руфиджи».

III

Капризная африканская река Руфиджи, берущая начало с Левинсоновых гор и впадающая в Индийский океан, в своем устье расходится на 12 рукавов, образуя дельту шириной 65 километров. Из всех рукавов дельты полноводными можно считать два: Кикуния

и Ссимба-Уранга, по которым судно с осадкой до 5 метров имеет шансы подняться вверх по течению миль на 12-15.

Глубина воды в реке заметно увеличивается в сезон весенних тропических ливней, а в южном полушарии весна как раз и вступала в свои права. Все берега дельты заросли девственными тропическими лесами, что давало возможность укрыть от любопытных взглядов даже такой большой корабль, каким был крейсер «Кенигсберг».

3 сентября 1914 года «Кенигсберг» обогнул с севера остров Мафия, лежащий напротив устья Руфиджи, и взял курс на юг. Штурманский офицер крейсера капитан-лейтенант Хинрихс чувствовал себя не очень комфортабельно. Ему предстояло провести корабль длиной 114 метров между предательскими подводными рифами и многочисленными песчаными отмелями, не имея при этом никаких точных карт. Тем не менее, «Кенигсберг» счастливо миновал рифы, преграждающие подход к Мафийскому каналу, и, дождавшись прилива, вошел в рукав Ссимба-Уранга. Пройдя между двумя островками, заросшими огромными деревьями и непроходимой стеной тропической зелени, капитан 2 ранга Лооф приказал резко повернуть влево, направив крейсер в одну из проток дельты Руфиджи, которая называлась Ссусинга.

«Кенигсберг» шел по протоке осторожно, самым малым ходом. Впереди крейсера шла шлюпка, на которой матросы постоянно измеряли глубину извилистого фарватера, сообщая данные на крейсер. Через час с крейсера увидели на берегу небольшую туземную деревушку, лежащую на полянке среди непроходимых джунглей. Над стоявшим тут же роскошным бунгало был поднят германский флаг.

«Мы на месте», — доложил штурман.

«Отдать оба якоря!» — приказал Лооф.

После длительного маневрирования «Кенигсбергу» удалось встать к древнему причалу, расположенному на сваях, вбитых в илистое дно реки напротив деревушки Ссалале. В течение нескольких последующих дней на крейсере кипела работа. Особенно потрудиться пришлось машинной команде. Кочегары и машинисты чистили котлы, ремонтировали и перебирали машину. Остальные грузили на корабль уголь и прочие запасы, необходимые для корсарских рейдов в водах Индийского океана. Уголь к этому месту доставил на каботажном пароходике бывший командир гидрографа «Меве» капитан 3 ранга Циммер.

У капитана 2 ранга Лоофа еще теплилась надежда, что англичане признают в этой войне так называемый «Конголезский акт» от 1885 года, предусматривавший нейтралитет африканских территорий в случае возникновения войны в Европе.

Однако, еще 18 августа правительство Великобритании официально объявило, что в данной войне «Конголезский акт» силы не имеет, поскольку желало поскорее прибрать к рукам все принадлежавшие Германии колонии, где бы они ни находились. Впрочем, и сам Лооф вспомнил о «Конголезском акте» только тогда, когда понял, что попал в очень трудное положение. Он совсем не думал об этом, захватывая британский пароход «Сити оф Винчестер», но почему-то надеялся, что англичане не сочтут это актом войны.

Во время вынужденной стоянки «Кенигсберга» у деревни Ссалале Лооф почему-то очень часто вспоминал о «Конголезском акте» 1885 года, но, тем не менее, не забыл оборудовать сигнальные посты для слежения за действиями у побережья британских кораблей.

17 сентября Лоофу было доложено о появлении у северного входа в Мафийский канал двухтрубного вражеского крейсера, который был опознан как «Эстрея». Южнее с наблюдательных постов был замечен трехтрубный крейсер, который мог быть «Гиацинтом». По всему было видно, что англичане, не зная точно, где находится «Кенигсберг», ведут его поиск. В субботу 19 сентября двухтрубный крейсер снялся с якоря и пошел на север.

"Пошел в Занзибар за углем, — уверенно предположил Лооф. — Попробуем там его и поймать!

С наступлением темноты 19 сентября полностью затемненный «Кенигсберг» вышел из устья реки Руфиджи в море и взял курс на север, идя вдоль берега в сторону Занзибара. На ходовом мостике вместе с командиром крейсера и вахтенным офицером стоял лейтенант резерва Кайзеровского флота, многоопытный капитан парохода «Сомали», который досконально знал все подходы к Занзибару и играл в данном случае роль лоцмана. Около 4-х часов ночи «Кенигсберг» подошел к порту. Капитан 2 ранга Лооф предполагал начать атаку со стороны южного прохода — относительно широкого водного пространства между островком Чумбе и рифами Ниянге.

«Все навигационные огни погашены», — доложил капитан-лейтенант Хинрикс.

«Этого можно было ожидать», — в ответ пробурчал Лооф.

В тусклых предрассветных сумерках по левому борту «Кенигсберга» появился силуэт небольшого военного корабля, тоже тщательно затемненного. Орудия «Кенигсберга» медленно поползли вдоль борта в сторону этого, пока еще неопознанного, корабля. Стояла полная тишина, нигде не было видно ни огонька. Комендоры «Кенигсберга» стояли у орудий, ожидая приказа открыть огонь. В 04:30 «Кенигсберг», находясь на траверзе потушенного маяка на острове Чумбе, повернул на север, следуя со скоростью 12 узлов.

В 04:45 капитан Герм разглядел в бинокль тусклый свет оградительных огней на рифах Матвана и скомандовал на руль: «Курс 45 градусов».

До сих пор все складывалось очень благоприятно для германского рейдера. На востоке, над островом, уже занимался рассвет, и кромешная темнота ночи начала сереть. В 05:00 «Кенигсберг» остановил машины и шел дальше по инерции, ничем не нарушая тишину, находясь уже в 400 метрах от стоящего на якоре небольшого военного корабля. В этот момент капитан Герм точно опознал в нем буксир «Хельмут», еще недавно обслуживавший суда германской Восточно-африканской линии.

«Курс 90 градусов», — скомандовал Герм.

В этот момент с мостика «Кенигсберга» увидели стоявший, примерно, на расстоянии трех миль двухтрубный британский крейсер.

«Приготовиться к открытию огня! — скомандовал Лооф. — Поднять стеньговые!»

«Кенигсберг» стал ложиться на курс 315 градусов, и в момент завершения поворота последовала команда: «Огонь!».

Было 5 часов 10 минут утра 20 сентября 1914 года. Предрассветная тишина на рейде Занзибара была разорвана громом залпа 105-мм орудий «Кенигсберга». Двухтрубный британский крейсер был буквально засыпан снарядами. В течение 15 минут «Кенигсберг» вел беглый огонь по противнику, а затем повернул на курс 90 градусов, сильно уменьшив темп стрельбы.

На мостике «Кенигсберга» поняли, что со стороны захваченного полностью врасплох британского крейсера им уже ничто не грозит. С английского корабля не прозвучало ни единого ответного выстрела. Уже через несколько минут после открытия огня «Кенигсбергом» в носовой части британского крейсера наблюдался сильный взрыв. Скорее всего, это был взрыв боезапаса, поднятого на палубу для носовых орудий. Через минуту была сбита передняя труба, из которой валили клубы густого дыма — верный признак того, что английский корабль пытался дать ход. В течение нескольких следующих минут экипаж британского крейсера, который был не «Эстреей», как его опознали с мостика «Кенигсберга», а «Пегасусом», стал в панике покидать свой пылающий и кренящийся на левый борт корабль.

В 05:35 артиллерийский офицер «Кенигсберга» лейтенант Апель увидел белый флаг, поднятый на мачте гибнущего вражеского корабля. Лооф немедленно приказал прекратить огонь. Однако дым от пожаров и утренняя мгла настолько ухудшили видимость, что немцы,

не будучи уверены в сдаче британского крейсера, возобновили огонь, в результате чего «Пегасус» через несколько минут перевернулся и затонул.

В 05:50 «Кенигсберг», выпустивший по противнику около 300 снарядов, прекратил огонь. На английском крейсере «Пегасус» погибли 33 человека, включая двух офицеров, и 59 человек были ранены. Командир крейсера капитан 2 ранга Айнглис остался жив, но до конца войны ему уже не доверяли командования кораблем. Оставшиеся в живых члены экипажа были задержаны в колониях на несколько лет.

Британское Адмиралтейство внимательно расследовало обстоятельства гибели «Пегасуса» и пришло, пожалуй, к самому верному заключению, что столь быстрой гибели корабля, имевшего почти равное с противником вооружение (восемь 102-мм орудий против десяти 105-мм на «Кенигсберге»), способствовало отвратительное состояние службы на нем и растерянность командира.

Прекратив огонь по «Пегасусу», «Кенигсберг» развернулся на обратный курс и уже при дневном свете обстрелял с расстояния 1500 метров очень важную радиостанцию. Все снаряды попали в цель, уничтожив антенну станции, разрушив здание и убив 45 солдат британских колониальных войск. В 07:15 «Кенигсберг» прошел мимо маяка на острове Чумбе и после полудня того же дня вошел в устье протоки Ссимба-Уранга и стал на якорь напротив деревушки Ссалале. Англичане видели все эти события несколько иначе.

"В Занзибаре в это время стоял «Пегасус», вернувшийся с побережья вблизи Дар-эс-Салама, где он добывал сведения об исчезнувшем «Кенигсберге». После продолжительного похода «Пегасус», нуждаясь в ремонте машин, мог удобнее всего произвести его в такой закрытой якорной стоянке как Момбасса, но его командир, имея инструкцию охранять Занзибар, решил произвести ремонт там. Хотя никаких подозрительных радиограмм принято не было, а также не имелось и никаких признаков нахождения поблизости «Кенигсберга», тем не менее, все возможные меры предосторожности были приняты. В южном проходе стоял сторожевой вооруженный буксир «Хельмут», котлы крейсера держались в двухчасовой готовности, команда спала у орудий.

20 сентября в 05:25 «Хельмут» заметил медленно идущее в проходе судно и, не разобрав еще, является ли оно коммерческим или военным, направился к нему, чтобы предупредить, что следование этим проходом для коммерческих судов воспрещено. Сделав по буксиру два выстрела, корабль поднял германский военный флаг и увеличил ход. Предупредить «Пегасус», стоявший у города, о появлении «Кенигсберга», «Хельмут» не мог, и противник, подойдя на 45 кабельтовых, открыл огонь, сам оставаясь вне досягаемости, т.к. снаряды «Пегасуса» не долетали. Уже через 8 минут боя все его орудия, обращенные к противнику, оказались выведенными из строя. Прекратив на 5 минут стрельбу, «Кенигсберг» вновь открыл огонь и, поддерживая его еще около 20-и минут, развернулся и ушел. По городу он не стрелял, лишь разрушил недействующую радиостанцию. Маяк и кабель также остались нетронутыми, равно как и большой пароход «Бэнфшайр» с несколькими тысячами тонн угля. «Пегасус», потерявший двух офицеров и 29 матросов убитыми и 55 ранеными и имея большие пробоины по ватерлинии, все еще держался на плаву.

Попаданий в машину не было, почему была сделана попытка выброситься на берег, но неудачно: крейсер перевернулся и затонул. Не нанеся своим торопливым и незаконченным набегом большого материального вреда, «Кенигсберг» достиг громадного морального успеха. Престижу английского флота в водах Востока был нанесен большой ущерб, усугубленный еще и успехами «Эмдена» на другом конце Индийского океана".

IV

Между тем, сам «Кенигсберг» медленно шел по рукаву Ссимба-Уранга, стараясь не пропустить поворот в протоку Ссусинга. Максу Лоофу временами казалось, что он спятил или был перемещен какими-то сверхъестественными силами вместе с вверенным ему крейсером

куда-то в другой затерянный мир, как в популярных фантастических рассказах Артура Конан-Дойля. Кроны огромных тропических деревьев почти срастались над мачтами крейсера, разрезающего своим форштевнем болотистую воду протоки. Тучи птиц с громкими криками кружились над кораблем. С ближайших болот доносились чьи-то гортанные крики и поднимались полчища москитов. Крокодилы, встревоженные появлением стального чудовища, громко плюхались в воду и плыли за новым конкурентом, подозрительно выставив над поверхностью свои глаза-перископы. Обезьяны, прыгая с дерева на дерево, громкими криками оповещали джунгли о появлении ранее невиданного монстра, дымящего и сверкающего огнями.

Дельта реки Руфиджи сама по себе являлась одним из чудес света. Двенадцать рукавов дельты, впадающие в Индийский океан, были связаны друг с другом многочисленными протоками, создавая совершенно невероятный природный водный лабиринт, петляющий среди бесчисленных, заросших тропической зеленью островков. Экзотику места дополняли несколько туземных деревушек, населенных неграми, чье развитие оставалось на уровне каменного века. И среди всего этого внезапно оказался первоклассный крейсер Императорского флота Германии — набитое порохом чудище эпохи брони и пара.

После возвращения на якорную стоянку возле деревушки Ссалале выяснилось, что в лихом налете на английскую базу в Занзибаре «Кенигсберг» окончательно угробил свою машинную установку. Треснули и совершенно вышли из строя несколько клапанов главного паропровода. Треснул и потек корпус опреснителя воды для котлов. Отремонтировать эти повреждения было уже не по силам машинной команде крейсера, но это вполне могли сделать на судоремонтном заводе в Дар-эс-Саламе. Вопрос был в том, как на этот завод попасть. До Дар-эс-Салама было 80 миль морем и 120 миль по суше. Морем по многим понятным причинам туда было уже не добраться, тем более, с поломанной машиной. Английские блокадные крейсера без труда расправились бы с искалеченным «Кенигсбергом». Оставалось пока только прятаться в дельте Руфиджи и найти способ доставки поврежденных частей машины в Дар-эс-Салам и их возвращения обратно на корабль. Но как это сделать?

Макс Лооф бродил по юту, выкуривая одну сигарету за другой и угрюмо глядя на окружавшие крейсер со всех сторон как тюремным забором стволы кокосовых пальм. И тут командира «Кенигсберга» осенила догадка: именно в этих стволах и лежит его единственная надежда восстановить свой корабль.

Туземцы, согнанные из ближайших деревень, а также «мобилизованные» у немецких фермеров в глубине колонии, стали валить высоченные пальмы, сооружая из их стволов гигантские салазки, на которые погрузили тонны всевозможных частей машинного и котельного хозяйства крейсера, отправляемых для ремонта на завод в Дар-эс-Саламе. Как бы это ни казалось невероятным, Лооф вполне серьезно планировал пробить через джунгли 120-километровую дорогу на Дар-эс-Салам и волоком дотащить до завода изношенные части машинной установки. В эти салазки запрягли более тысячи туземцев, которые под изумленными взглядами германских моряков, запев какие-то свои неведомые песни, сдвинули страшный груз с места и стали дюйм за дюймом тащить его через заросли и болота к Дар-эс-Саламу. Лооф же, не теряя времени, стал укреплять вход в протоку Сунинга, где его крейсер стоял на якоре.

Снятые с «Кенигсберга» 52-мм орудия и пулеметы превратили вход в тихую тропическую протоку в настоящую крепость. Полторы сотни человек, присланные полковником Леттов-Форбеком, помогли укомплектовать орудийные и пулеметные расчеты, а также создали целую сеть береговых наблюдательных постов. Этот отряд получил название «Дельта». Линии телефонной связи, проложенные через мили непроходимых зарослей, болот и извилистых проток, связали пост управления артиллерией «Кенигсберга» с наблюдательными постами, размещенными на специальных платформах на вершинах деревьев.

Между тем, по всем рукавам и протокам шныряли матросы в шлюпках, ведя промеры глубин и составляя схему возможного маневрирования крейсера вплоть до наиболее северной из проток, имевшей название Кикунья. Принимались все меры, чтобы «Кенигсберг» мог сражаться и маневрировать в случае его обнаружения противником.

Через месяц после ухода в Дар-эс-Салам измученные туземцы притащили обратно «салазки», нагруженные отремонтированными частями машины корабля. Экипаж крейсера, выскочив на верхнюю палубу, приветствовал несчастных негров криками восторга. Утром 30 октября 1914 г. капитан 2 ранга Лооф, поднявшись на мостик «Кенигсберга», приказал запустить заново собранную машину. Машину запустили, из трех труб «Кенигсберга» повалил дым, и командир «Кенигсберга» считал, что уже вечером сегодняшнего дня он снова сможет выйти в море. Однако, всего через несколько часов сигнальщики береговых наблюдательных постов доложили, что видят на горизонте дым приближающихся к дельте Руфиджи британских кораблей.

V

Пока капитан 2-го ранга Лооф готовил и устраивал свою базу в дельте Руфиджи, готовясь к новым набегам на британские судоходные пути в Аденском заливе, англичане тоже не сидели без дела. Дерзкое нападение «Кенигсберга» на Занзибар и потопление «Пегасуса», совпавшее с не менее дерзким нападением крейсера «Эмден» на Мадрас на другом конце Индийского океана, вызвало сильнейшее замешательство у британского командования, сорвав все графики транспортировки на европейский театр военных действий солдат австралийско-новозеландского корпуса и индийских колониальных войск.

Отныне транспорты с войсками могли следовать только в составе хорошо охраняемых конвоев. Боевых кораблей для охраны не хватало, транспорта простаивали в портах. После гибели «Пегасуса» британское Адмиралтейство перебросило в восточную часть Индийского океана целый отряд боевых кораблей. Из Красного моря к Занзибару направился легкий крейсер «Чэтэм» водоизмещением 5400 тонн, вооруженный восемью 152-мм орудиями и обладающий скоростью 25,5 узла. Из Средиземного моря был переброшен однотипный легкий крейсер «Веймут». Для охраны конвоев в Индийском океане были направлены даже два старых линкора «Ошен» и «Голиаф», вооруженные 12-дюймовыми орудиями.

30 сентября 1914 года отряд британских кораблей под командованием командира «Чэтэма» капитана 1 ранга Сиднея Драри-Лоу приступил к поиску «Кенигсберга» на всем протяжении побережья германской и португальской Восточной Африки.

Британские корабли прочесывали прибрежные воды, но никаких следов «Кенигсберга» обнаружить не могли. 9 октября прибывший на усиление британского отряда легкий крейсер «Дартмут» наткнулся на немецкий пароходик «Адъютант». Пароходик был захвачен, несмотря на то, что его капитан Кайзер энергично протестовал, уверяя, что «Адъютант» находился в нейтральных португальских водах. Но немецкие протесты даже не удостоились ответа со стороны командира «Дартмута».

19 октября командир «Чэтэма» капитан 1 ранга Драри-Лоу приказал стать на якорь перед небольшим германским портом Линди. Под прикрытием корабельных орудий на берег был высажен вооруженный десант английских моряков под командованием лейтенанта Хенсона, хорошо владеющего немецким языком. Целью десанта была проверка всех находящихся в гавани судов. Хенсон выполнял приказ своего командира без особого энтузиазма. Он проделывал это уже в третий раз, не добившись никаких результатов. В порту находилось несколько каботажных пароходиков и примерно столько же туземных рыбачьих лодок, осмотр которых лейтенант Хенсон считал напрасной тратой времени. На этот раз в порту Линди был обнаружен германский пароход «Президент» (3335 брт, 10,5 узла), на флагштоке которого красовался флаг Красного Креста.

«Притворяется госпитальным судном», — уверенно заявил опытный Хенсон, приказав обыскать пароход. Об этом можно было догадаться уже потому, что кроме флага пароход не имел больше никаких опознавательных знаков, обязательных для госпитального судна. Шлюпка подошла к борту парохода, и вооруженные английские моряки поднялись по шторм-трапу на палубу немецкого судна.

«Протестую»! — Это было первое слово, которым встретил лейтенанта Хенсона капитан «Президента» Шютт, добавив затем: «Мой пароход под флагом Красного Креста»!

«Вам нет никакой надобности протестовать, капитан, — примирительно ответил Хенсон. — Мы только проверим судовые документы, осмотрим пароход и, скорее всего, оставим вас в покое».

Просматривая документы, собранные в скоросшивателе в образцовом немецком порядке, Хенсон обратил внимание на небольшой листок бумаги, на котором ему бросилось в глаза слово «Кенигсберг». Делая вид, что эта бумажка его нисколько не заинтересовала, лейтенант, тем не менее, прочел ее. Бумажка оказалась распиской в том, что в середине сентября 1914 г. на крейсер «Кенигсберг» было доставлено 500 т угля. А внизу было написано название местности — Ссалале. Бегло просмотрев остальные документы, касавшиеся команды парохода и его груза, лейтенант Хенсон потребовал показать ему все карты, на которых было нанесено побережье Германской Восточной Африки.

«Карты?» — переспросил капитан Шютт, удивленно взглянув на английского лейтенанта.

«Да, именно карты», — спокойным голосом подтвердил Хенсон.

«Наши карты в наилучшем порядке», — поспешил с ответом капитан Шютт.

«Я в этом не сомневаюсь, — сказал Хенсон. — Раз они в полном порядке, то вам, капитан, будет проще простого мне их показать».

Рассматривая предъявленные карты, Хенсон, прежде всего, обратил внимание на надписи, которые с чисто прусской педантичностью были нанесены на дельту реки Руфиджи красными чернилами. Поправки, сделанные красными чернилами, касались глубин в двух рукавах дельты: Кикуния и Ссимба-Уранга. В глубине последнего Хенсон увидел название — Ссалале.

Закончив осмотр и сходя в шлюпку, Хенсон попросил у капитана Шютта извинения за беспокойство.

«Ничего не поделаешь, капитан, — вздохнул английский офицер, — идет война, а у нее свои законы».

Вернувшись на «Чэтэм», Хенсон немедленно доложил о своем открытии капитану 1 ранга Драри-Лоу.

«Либо это данные, которых мы давно ждем, — предположил, выслушав доклад командир „Чэтэма“, — либо это какой-то немецкий трюк, чтобы ввести нас в заблуждение».

И немедленно приказал сниматься с якоря, взяв курс к дельте Руфиджи. Прибыв поздно вечером к устью рукава Ссимба-Уранга, «Чэтэм» стал на якорь в 6 милях от берега. На воду была спущена шлюпка с отделением морской пехоты, которому было приказано провести разведку на берегу. Берег в этом месте весь зарос непроходимыми тропическими кустарниками, за которыми возвышались огромные стволы пальм. Один из британских морских пехотинцев взобрался на верхушку самого высокого дерева и стал изучать местность в бинокль. Перед ним безбрежным океаном расстилались зеленые волны тропического леса, пересекаемые во всех направлениях каналами и протоками. В одном месте на расстоянии, примерно, 6-7 километров наблюдатель заметил торчащие из зелени два прямых, лишенных листьев столба, похожих на обрубки пальмовых стволов или на какие-то колонны.

«Уж не мачты ли это?» — подумал наблюдатель, рассматривая эти подозрительные элементы, не вписывающиеся в окрестный пейзаж. Присмотревшись, он увидел на этих столбах тоненькие черточки рей и гафелей. Сомнений больше не было! Быстро спустившись вниз, морской пехотинец доложил командиру десантной группы: «В направлении на юго-запад видны мачты двух кораблей, сэр! Одна похожа на мачту торгового судна, вторая выглядит как мачта военного корабля, сэр!»

Сообщение об этом было немедленно передано на «Чэтэм», на котором тут же взвыла сирена боевой тревоги.

«Наконец-то, мы нашли его! — радостно объявил капитан 1 ранга Драри-Лоу. — Теперь уж не упустим!»

В британское Адмиралтейство полетело радиодонесение об обнаружении «Кенигсберга». На следующий день из Адмиралтейства пришел ответ, содержавший однозначный приказ: «Уничтожьте „Кенигсберг“ любой ценой». Радиограмму подписал лично адмирал Фишер, который именно в этот день занял кресло Первого Морского Лорда после «небольшого землетрясения», происшедшего в Адмиралтействе, где 28 октября 1914 г. был отстранен от должности адмирал принц Луи Баттенбергский из-за слишком большого процента немецкой крови, которая текла в жилах Первого Лорда.

«Чэтэм» продолжал лениво покачиваться на якоре напротив устья Руфиджи. Вскоре туда же подошли еще два английских крейсера: «Дармут» и «Веймут». С этого момента началась блокада устья реки Руфиджи.

VI

Предрассветную тишину первого ноябрьского утра 1914 года разорвал гром залпов. Над заповедной территорией дельты Руфиджи, вспугивая птиц, обезьян, крокодилов и анаконд, со свистом проносились 152-мм снаряды легкого крейсера «Чэтэм», обстреливавшего предполагаемое место стоянки «Кенигсберга» с дистанции 15 километров. С мостика «Чэтэма» не было видно ничего, кроме шеренги сросшихся кронами кокосовых пальм, между стволами которых извивались лианы и буйно росла всевозможная экзотическая экваториальная зелень.

С немецких наблюдательных постов видели «Чэтэм», который, стоя на якоре, полыхал своими шестидюймовками. Но «Кенигсберг» из-за низкой воды не мог сменить место стоянки, а его орудия не могли стрелять более чем на 12 километров. Поэтому на огонь англичан крейсер не отвечал. Оставалось только ждать дальнейшего развития событий. Английские снаряды падали в воду, поднимая тучи ила и глуша рыбу, или с оглушительным грохотом взрывались в чаще джунглей, валя на землю вековые деревья.

Было видно, что точного расстояния до «Кенигсберга» англичане определить не могли, а равно не имели возможности корректировать свой огонь, 2 ноября к устью подошли «Дармут» и «Веймут». «Дармут», имевший меньшую осадку, чем «Чэтэм», мог маневрировать в пределах двух миль от выхода из рукава Ссимба-Уранга. На «Чэтэме» смещением балласта создали искусственный крен в 5 градусов для увеличения угла подъема орудий.

В 06:00 на мачте «Чэтэма» взвился сигнал о начале бомбардировки «Кенигсберга» всеми кораблями британского отряда. Через секунду дождь 152-мм снарядов обрушился на местность, где, по сведениям разведчиков морской пехоты, находился «Кенигсберг». Кусты и деревья вырывало снарядами с корнем и выбрасывало высоко в небо вместе с клубами желтого дыма.

Несколькими залпами «Кенигсберг» был накрыт. Столбы грязной воды поднялись по обоим бортам германского крейсера, обломки деревьев и потоки грязи дождем падали на его палубу.

«Кенигсберг» фактически касался днищем грунта и был не в состоянии сменить место. Внезапно страшный взрыв потряс джунгли. Ударной волной многих на палубе «Кенигсберга»

сбило с ног. Несколько снарядов угодили в угольщик «Сомали», превратив пароход в пылающие обломки. Огромный столб черного дыма поднялся высоко в небо над джунглями. Лооф в отчаянии ударил кулаком по поручням мостика. Уходящий в небо дым от уничтоженного «Сомали» уносил последний шанс «Кенигсберга» вырваться из этой западни. На «Сомали» было перегружено из ям крейсера 800т угля. «Кенигсберг» держал в бункерах всего 200 т, чтобы малая осадка давала ему возможность маневрировать в мелководных протоках дельты Руфиджи.

3 ноября, дождавшись подъема воды, «Кенигсберг» оставил свое место у деревушки Ссалале и перешел на 1000 м в глубь протоки Ссусинга, пытаясь таким образом выйти за пределы дальности огня английских орудий.

Капитан 1 ранга Драри-Лоу попытался пустить в атаку на «Кенигсберг» имевшийся в его распоряжении небольшой миноносец, но при входе в устье тот был встречен таким убийственным артиллерийским огнем, что вынужден был отступить. Командир «Чэтэма» пытался связаться с командованием сухопутных сил, прося прислать армейские подразделения для уничтожения германской береговой обороны, развернутой Лоофом в устье реки. Новости, которые при этом узнал командующий блокадными силами, были поистине шокирующими.

Два дня назад англичане сделали попытку вторжения на территорию Германской Восточной Африки, начав наступление индийскими экспедиционными силами из Момбасы на Тангу. Индийские войска были вдребезги разбиты отрядами полковника Леттов-Форбека, состоявшими из 200 немецких и 2000 туземных солдат. Войска пришлось отвести обратно в Момбасу, и сухопутное командование более не желало ими нигде рисковать, а, тем более, в дельте Руфиджи. На следующий день, воспользовавшись новым подъемом воды, «Кенигсберг» забрался еще глубже в лабиринт каналов и проток дельты Руфиджи, где простоял на якоре (с небольшими перерывами) аж до 18 декабря. Видя, что ему пока не добраться до «Кенигсберга», капитан 1-го ранга Драри-Лоу решил, по крайней мере, попытаться заблокировать немецкий крейсер в дельте реки и отрезать ему выход в открытое море. Для этой цели командир «Чэтэма» решил затопить в наиболее полноводном рукаве Руфиджи угольщик «Ньюбридж».

6 ноября к отряду капитана 1-го ранга Драри-Лоу присоединился вспомогательный крейсер «Кайфонс Кэстл», доставивший к месту операции первый гидроаэроплан. С рассветом 10 ноября угольщик «Ньюбридж» под командованием старшего офицера «Чэтэма» вошел в рукав Ссунинга под конвоем вооруженного буксира «Дуплекс» и паровых катеров со всех английских крейсеров. На катерах установили пулеметы и импровизированную защиту от пуль и осколков. При входе в реку суда попали под сильный огонь немецких скорострельных орудий и пулеметов. Однако угольщик все-таки дошел до назначенного места и был затоплен. Команда угольщика была принята на катера и благополучно вернулась, понеся ничтожные потери. Первая часть операции была как бы выполнена. «Кенигсберг» оказался запертым в дельте реки. Но уничтожить его оказалось не так легко, как рассчитывали в начале операции. Высокий лес джунглей надежно скрывал германский рейдер, не давая возможности крейсерам вести прицельный огонь. Нужна, была помощь сухопутных войск или аэроплана для бомбежки.

Присланный гидроаэроплан для этой цели не годился, свободных войск неоткуда было взять. Оставался один выход — сторожить «Кенигсберг» крейсерами, не давая возможности очистить реку от заграждений.

Создавалась совершенно патовая ситуация. С одной стороны, британские крейсера не могли из-за своей осадки войти в устье Руфиджи, а равно и достать «Кенигсберг» с моря снарядами своих орудий. С другой стороны, на «Кенигсберге» заканчивался уголь, а подвезти его из-за блокады устья реки было уже невозможно.

Однако, капитан 2 ранга Лооф и не думал сдаваться. Для экономии угля он приказал жечь в топках дерево пальм, а на гребных и моторных шлюпках организовал патрулирование по всем протокам дельты, следя, чтобы никто не мог проникнуть туда незаметно.

У капитана 1 ранга Драри-Лоу были свои проблемы. Несмотря на то, что командующий британскими блокадными силами доложил в Адмиралтейство, что затоплением угольщика «Ньюбридж» «Кенигсберг» полностью блокирован в устье Руфиджи, сам Драри-Лоу в этом сильно сомневался. Стоило посмотреть на карту дельты Руфиджи, как сомнения еще более усиливались. Рукава и протоки дельты создавали четыре полноводных устья. Самым северным было устье Кикнунья, куда втекали протоки: Кикнунья, Ньемссати и Ньяамфуко. Южнее находилось Ссимба, куда втекали полноводные рукава Ссимба-Уранга, Ватосса и Ссунинга. Еще южнее находилось устье Киомбони, куда втекал рукав Кромбона, связанный протоками Ватосса с устьем Ссимба и рукавом Бумба с южным устьем Мссала. В Мссалу втекали полноводные рукава Ньиамбва и Нкварани. И все они системами каналов и проток были связаны друг с другом так, что существовала реальная опасность выхода «Кенигсберга» в море из этого волшебного лабиринта в одну из безлунных ночей. Тем более, что капитан 1 ранга Драри-Лоу снова не знал, где точно находится «Кенигсберг» в извилистых ходах этого кишащего змеями и крокодилами лабиринта. К счастью для англичан, уже начинался век авиации. Недалеко от места событий, на крохотном островке Ниороро, наслаждался жизнью гражданский пилот-энтузиаст Деннис Катлер. Он владел двумя потрепанными гидросамолетами «Картис», на которых летал над джунглями и морем в свое удовольствие. Как только началась эпопея с «Кенигсбергом», Катлера немедленно объявили призванным на действительную службу в Королевский флот, а его гидропланы — конфискованными для нужд флота согласно законам военного времени. Летчика и один из его самолетов доставил к месту событий вспомогательный крейсер «Кинфонс Кэстл».

Деннис Катлер, без сомнения, обладал доблестью, какой могли похвастать только первые в мире пилоты, прокладывавшие человечеству дорогу в небо. Был он и патриотом «доброй старой Англии», которая внезапно стала нуждаться в его услугах.

15 ноября, собрав свой, как его тогда называли, аппарат, Катлер поднялся в воздух, но, не имея ни карт, ни компаса, тут же потерял ориентировку и совершил вынужденную посадку у крошечного безымянного островка. Там отважного пилота обнаружил «Кинфонс Кэстл» и отбуксировал обратно к стоянке кораблей блокирующей эскадры. В результате вынужденной посадки гидросамолет Катлера дал течь, и следующие два дня летчик его ремонтировал.

18 ноября после двух неудачных попыток Катлер все-таки поднял свой старенький «Картис» в воздух и, натужно стрекоча двигателем, полетел над кронами пальм и мангровых деревьев. Самолет был одноместным, так что Катлеру приходилось выполнять обязанности и пилота, и наблюдателя. Со скрытых в чаще позиций немцы открыли по Катлеру пулеметный огонь. Не обращая внимания на огонь, Катлер любовался волшебной панорамой дельты Руфиджи, не отдавая себе отчета в том, что он стал первым человеком в мире, увидевшим это природное чудо с высоты птичьего полета. Сотни каналов, проток и рукавов, сверкающих в изумрудной оправе тропической зелени, настолько захватили внимание летчика, что он на какое-то мгновение забыл, ради чего он рискует жизнью в этом полете.

Взрыв зенитного снаряда почти прямо под ним вернул Катлера к действительности. Машину подбросило, и в этот момент летчик увидел трубы и мачты «Кенигсберга», торчавшие из мангровых зарослей протоки Кикнунья, примерно, в восьми милях вверх по течению реки.

Не успел Катлер отметить место «Кенигсберга» на карте, как мотор его самолета вышел из строя, и пилоту пришлось идти на очередную вынужденную посадку, при которой древний «Картис» развалился на части. Останки самолета снова прибуксировали к борту «Чэтэма», где Катлер доложил обстановку капитану 1 ранга Драри-Лоу.

Взглянув на карту, командир «Чэтэма» с сомнением покачал головой, решив, что гражданский пилот ошибся. Отмеченное им место находилось на слиянии двух болотистых проток, слишком мелких, чтобы туда мог забраться корабль с такой осадкой, как «Кенигсберг». Адмиралтейство разделяло сомнения Драри-Лоу и приказало послать в разведывательный полет опытного наблюдателя. Но самолет Катлера вышел из строя окончательно, отремонтировать его было уже невозможно. Приходилось ждать, когда к месту событий доставят второй гидроплан Катлера.

Пока на кораблях ждали, когда к дельте Руфиджи доставят второй гидросамолет отважного Денниса Катлера, к отряду капитана 1 ранга Драри-Лоу присоединился старый броненосец «Голиаф». Его машины могли привидеться только в кошмарном сне любого флотского механика, а топки пожирали угля больше, чем все остальные корабли отряда вместе взятые. Но броненосец был вооружен четырьмя 305-мм орудиями, и этим обстоятельством нужно было как-то воспользоваться. Поэтому, ожидая точных данных о местонахождении «Кенигсберга», английское командование решило отрядить несколько кораблей для бомбардировки Дар-эс-Салама.

К этому времени англичане получили сведения, что затопленный немцами в самом начале войны плавдок в канале Дар-эс-Салама не вполне закрывает вход, и что стоящие в гавани немецкие пароходы могут выйти и заблокировать английские гавани в Момбассе и Килиндини. Поэтому было решено их уничтожить, а заодно увести все угольные лихтеры и мелкие суда, которые могли бы быть использованы для снабжения «Кенигсберга». Операцию предполагалось осуществить с помощью десанта под прикрытием артиллерийского огня с броненосца «Голиаф» и столь же древнего крейсера «Фокс».

28 ноября, когда корабли подошли к Дар-эс-Саламу, немцы подняли на берегу белый парламентерский флаг, и исполняющий обязанности губернатора прибыл на крейсер «Фокс». Выслушав требования англичан, и.о. губернатора уехал, не дав определенного ответа, сославшись на то, что должен провести совещание с представителями военного командования. Прошел час, но никакого ответа не последовало, хотя белый флаг продолжал развеваться на флагштоке. Командир крейсера приказал шлюпкам с десантом отваливать. Десантники вывели из строя три парохода и несколько портовых судов, захватив в плен их команды. Никакого сопротивления оказано не было, но, когда шлюпки пошли назад, по ним был открыт огонь, несмотря на то, что парламентерский флаг оставался поднятым. В результате один матрос был убит, три офицера и одиннадцать матросов ранены, а четыре офицера и восемь матросов пропали без вести.

«Голиаф» и «Фокс» немедленно начали бомбардировку города, превратив в руины губернаторский дворец и все окружавшие его строения, которые к вечеру выгорели дотла. Высадив раненых в Занзибаре, корабли вернулись к Дар-эс-Саламу. Крейсер «Фокс» поднял парламентерский флаг, но, поскольку никто на переговоры не явился, город и порт были подвергнуты еще одной бомбардировке. В процессе бомбардировки на «Голиафе» произошла авария в машине, и старый броненосец ушел в Момбассу на ремонт. Крейсер «Фокс», завершив бомбардировку Дар-эс-Салама, присоединился к отряду, блокирующему «Кенигсберг».

3 Декабря к отряду вернулся вспомогательный крейсер «Кинфанс Кэстл», доставивший второй гидроплан Катлера. 4 декабря Катлер произвел испытательный полет своего второго «Картиса», сделав круг над дельтой Руфиджи и убедившись, что «Кенигсберг» отошел еще дальше — к месту слияния двух проток Сунинга и Кикнунья. Посланные вверх по реке буксиры «Адъютант» и «Хельмут» попали под сильный огонь замаскированных в чаще скорострельных 52-мм орудий и пулеметов, что вынудило их отойти. 6 декабря капитан 1 ранга Драри-Лоу пристроился в кабине гидросамолета рядом с Катлером и решил лично слетать на разведку, поскольку данным штатского летчика командир «Чэтэма» по-прежнему не доверял. Катлер побился об заклад с Драри-Лоу, что они разобьются на взлете — его

ветхий «Картис» двоих не поднимет. «Мы все лишь гости на земле», — процитировал священное писание командир «Чэтэма» и приказал взлетать. Они благополучно взлетели и заложили крутой вираж над фантастической панорамой дельты Руфиджи. Разглядеть «Кенигсберг», чьи борта, надстройки и мачты были покрашены в зеленый цвет, было очень трудно, но Драри-Лоу имел опытный глаз моряка и смог убедиться, что все данные Катлера были совершенно верными. Он также убедился и в том, что «Кенигсберг» совершенно свободно перемещается по своему водному лабиринту и может в любую достаточно темную ночь снова вырваться в океан.

О том, что у «Кенигсберга» для этого нет угля, Драри-Лоу, к сожалению, не знал. Выход был только один: продолжать нести сторожевую службу, блокируя все 65 километров устья и продолжая вести за «Кенигсбергом» наблюдения с воздуха, ожидая при этом подхода кораблей, которые могли бы достать и уничтожить немецкий крейсер в его берлоге. Однако, планам капитана 1 ранга Драри-Лоу систематически следить с воздуха за перемещениями «Кенигсберга» не суждено было сбыться. 10 декабря, когда отважный энтузиаст Деннис Катлер в очередной раз поднял свой последний гидросамолет в воздух, у него прямо на вираже обрезало мотор. С огромным трудом пилоту удалось посадить машину в протоку Суминга, где он был взят немцами в плен. Разбитый гидроплан быстрым течением вынесло в океан.

VII

А на самом «Кенигсберге» также не ждали для себя ничего хорошего. Единственной надеждой было получить уголь откуда-нибудь извне и попытаться вырваться в океан. Но куда? Только на верную гибель.

Выход был только один: оставаться в дельте Руфиджи и продолжать оттягивать на себя большое число кораблей и вспомогательных судов английского флота.

Но хуже всего было не ожидание какого-то чуда и даже не осознание безнадежности своего положения, а испепеляющая экваториальная жара. Ежедневно солнце превращало стальной корпус крейсера в печь крематория, краска на переборках внутренних помещений расплавлялась и, стекая вниз, шипела на раскаленных палубах. Она капала с подволока, серьезно обжигая людей. Спать внизу было невозможно, но на верхней палубе было не лучше: тучи москитов с соседних болот вместе с ядовитыми испарениями принесли на борт крейсера малярию и тропическую лихорадку. Кишащая бациллами вода стала причиной вспышек дизентерии. Хинина и других лекарств катастрофически не хватало. Что не грозило экипажу «Кенигсберга» — так это смерть от голода. В этом отношении дельта Руфиджи представляла из себя земной рай. В ближайших протоках плескались целые семейства бегемотов, чье мясо по вкусу и питательности мало отличается от говядины. В протоках было полно рыбы, а в мангровых зарослях гнездились миллионы птиц. По джунглям бродили целые выводки диких свиней, расплодившихся здесь из-за отсутствия естественных врагов.

Однако и тут не обходилось без происшествий. Отделение охотников под командованием строевого унтер-офицера Бергмана пыталось отстрелить крупную самку бегемота. Мясо самок было гораздо нежнее мяса самцов. Пока охотники подбирались к добыче, на шлюпку из прибрежных зарослей напал разъяренный самец. Ударами мощных лап и челюстей он разбил шлюпку. Трое моряков получили серьезные ранения, охота сорвалась. Капитан 2 ранга Лооф был рад хотя бы тому, что никто не погиб.

Впрочем, опасности подстерегали повсюду. Изнуряющая жара гнала людей в воду, кишащую крокодилами. Но с крокодилами еще можно было бороться, выставив вооруженные посты, отгонявшие громадных рептилий выстрелами из винтовок. Хуже были малюсенькие рыбки, которые немедленно проникали в естественные отверстия человеческого тела, откуда их можно было извлечь только оперативным путем. В нос, рот и уши проникали какие-то неведомые личинки, которые, быстро развиваясь в организме, приводили к смерти в

страшных мучениях. Обитал в водах Руфиджи и страшный «морской волос», пробивающий человека насквозь. Туземцы признались морякам, что они никогда не купаются в реке, — только обливаются водой на специально сооруженном помосте. Воду в сосуде, желательно прозрачном, необходимо внимательно рассматривать прежде, чем вылить на себя. Допросив захваченного в плен пилота Катлера, капитан 2 ранга Лооф выяснил, что у побережья Восточной Африки находится броненосец «Голиаф», чьи 305-мм орудия одним попаданием способны разнести «Кенигсберг» в клочья. Где сейчас находится «Голиаф», Катлер не знал, но на всякий случай Лооф решил сменить место стоянки крейсера.

18 декабря «Кенигсберг» поднялся еще выше по течению, встав между рукавами Комбони и Бумба — прямо в середине непроходимых манговых зарослей, за которыми пряталась экзотическая туземная деревушка.

Между тем, приближалось Рождество, а вместе с ним и новый, 1915-й, год. В праздник Рождества капитан 2 ранга Лооф приказал выдать матросам из последних запасов тушенку, пиво и шнапс. В рождественскую ночь на «Кенигсберг» открытым текстом поступила радиограмма с «Чэтэма»: «"Кони", желаем хорошо повеселиться. Будем рады, если и ты никак не испортишь нам рождественской попойки». Лооф никак на эту шутку не ответил. Пусть и в Рождество англичане знают, что служба — не мед. Однако, 31 декабря радиостанция английского крейсера направила на «Кенигсберг» открытым текстом еще одну радиограмму: «Крейсеру „Кенигсберг‟. Желаем вам счастья и всего наилучшего в Новом году. Надеемся на скорую встречу». На это Лооф ответил: «Спасибо. Вам того же. Если кто-то хочет видеть меня — заходите. Я всегда дома». Неизвестно, обладал ли капитан 2-го ранга Лооф столь тонким чувством юмора, но англичане его юмор оценили лучше, чем кто-нибудь другой.

«Заходите. Я всегда дома». А где этот дом находится? Британское командование снова не имело ни малейшего понятия о том, в каком месте огромного лабиринта скрывается «Кенигсберг». В подобной ситуации блокада устья Руфиджа могла продолжаться бесконечно.

Уже в течение нескольких месяцев капитан 2 ранга Лооф отвлекал на себя с других театров военных действий английские боевые корабли столь эффективно, как будто он их уже утопил. А ситуация продолжала оставаться патовой. Было очень сомнительно, что «Кенигсберг» удастся взять измором.

Район операции охватывал побережье в 400 миль. Кто-то вспомнил, что при всем этом остров Мафия продолжает находиться в руках немцев. Остров находился близ устья Руфиджи, представляя удобную базу для действий против «Кенигсберга», и капитан 1 ранга Драри-Лоу предложил его захватить. Сухопутное командование не возражало, и 10 января 1915 г. прибывший из Момбассы вспомогательный крейсер «Кинфанс Кэстл» под конвоем крейсера «Фокс» доставил на остров шесть рот туземной пехоты.

Остров Мафия, который оборонялся гарнизоном из шести немецких и сорока туземных солдат, сдался без сопротивления. В середине января капитана 1 ранга Драри-Лоу сменил в качестве старшего морского начальника блокадного отряда капитан 1 ранга Черч, командир прибывшего на смену «Чэтэма» крейсера «Веймут». «Чэтэм», «Кинфас Кэстл» и «Фокс» пошли на ремонт в Бомбей. Для наблюдения за «Кенигсбергом», кроме «Веймута», остались только вооруженные буксиры «Адъютант» и «Дюплекс», а также прибывший из Новой Зеландии на замену «Фоксу» старый крейсер «Пирамус».

В конце месяца к блокадному отряду присоединился «Гиацинт». Перегруппировка сил, однако, ни к каким изменениям патовой ситуации не привела. Что-то нужно было предпринимать, но что именно, решительно никто не знал. Начались импровизации. Чтобы прервать состояние полной бездеятельности, 6 февраля 1915 г. в протоку Ссимба-Уранга вошел вооруженный англичанами бывший немецкий буксирный пароход «Адъютант» с целью

уничтожения немецких оборонительных постов на островках дельты. Командовал пароходом лейтенант Прайс, а его команда состояла из 24-х вооруженных английских моряков.

Кончилось это весьма печально. Солдаты и моряки, составлявшие расчеты немецких оборонительных постов на обоих берегах протоки Ссимба-Уранга, встретили «Адъютант» огнем скорострельных 52-мм орудий. После первых же нескольких выстрелов из «Адъютанта» вырвалось облако пара, пароход потерял управляемость, пошел в сторону берега, где вылетел на мель. Британский экипаж «Адъютанта» был взят немцами в плен, а сам пароходик позднее был снят с мели и отбуксирован к месту стоянки. В бою у англичан погиб один матрос и один был тяжело ранен. Захваченный в плен лейтенант Прайс был доставлен на «Кенигсберг», где Лооф допросил пленного офицера.

Прайс был ошеломлен порядком и чистотой, царившей на «Кенигсберге» в условиях такой жары и влажности. Особенно его удивило то, что на немецком крейсере все еще работает мощная радиостанция. При нем Лооф связался с капитаном 1 ранга Черчем на «Веймуте», предложив забрать убитого матроса вместе с раненым.

Команда «Кенигсберга» ликовала. Маленький «Адъютант», так грубо и противоправно захваченный английским крейсером «Дармут» в нейтральных португальских водах, удалось отбить у врага, взяв при этом две дюжины пленных. Снова наступило некоторое затишье. Англичане ставили в устье навигационные буи, чтобы отметить входные фарватеры. Ночью пронемецки настроенные туземцы на своих пирогах с обмотанными тряпками веслами подбирались к буям, обрубали буйрепы, и их уносило в океан навстречу кораблям блокадной эскадры.

В свою очередь, проанглийски настроенные туземцы пробирались в чащу и обрезали немцам телефонные провода, связывающие укрепленные пункты на островах дельты друг с другом и с «Кенигсбергом». В середине февраля блокирующие силы собрались почти полностью у дельты Руфиджи.

Пришли австралийский крейсер «Пионер» и четыре вооруженных колесных парохода с мыса Доброй Надежды. Вспомогательный крейсер «Кинфанс Кэстл» доставил из Бомбея новые гидросамолеты. Эти машины совершенно не соответствовали условиям жары и влажности экваториальной Африки. Каждый взлет гидросамолета мог закончиться катастрофой. Пилоты, в буквальном смысле слова, играли в покер со смертью. От жары расклеивались ламинации пропеллеров, лопались многочисленные резиновые трубки в моторе, расплавленная краска слезала с поплавков, те немедленно ржавели и давали течь. В довершение всего, не хватало авиационного бензина. Редко когда удавалось поднять эти машины в воздух выше, чем на сотню метров. Натужно тарахтя над дельтой реки со скоростью 60 миль в час, гидропланы становились легкой целью для умиравших от скуки немецких пулеметчиков. Только милостью Провидения, взявшего под свою защиту английских летчиков, можно объяснить тот факт, что ни один из них не был сбит противником или не разбился сам. Более того, часто летчики по собственной инициативе нападали на немецкие посты на островках дельты, забрасывая их самодельными бомбами и ручными гранатами.

К сожалению, главной своей задачи — обнаружить «Кенигсберг» — летчики выполнить не могли, поскольку летали над самыми верхушками деревьев и увидеть великолепно замаскированный крейсер с такой высоты были не в состоянии. Но они обнаружили, что затопленный на фарватере угольщик «Ньюбридж» преградой «Кенигсбергу» служить не может. У крейсера сколько угодно путей для выхода в море по другим рукавам и протокам, особенно сейчас, во время равноденственных приливов. Точно такого же мнения придерживался и адмирал Кинг-Холл, прибывший 7 марта 1915 года на броненосце «Голиаф» к острову Мафия.

Громадные орудия «Голиафа» готовы были уничтожить «Кенигсберг», если бы кто-нибудь знал, в какой части лабиринта он сейчас скрывается. Адмирал Кинг-Холл, которому потерявшее терпение Адмиралтейство приказало лично возглавить операции по уничтожению «Кенигсберга», надеялся покончить с немецким рейдером огнем огромных орудий «Голиафа», корректируя стрельбу старого линкора с воздуха. Поскольку это оказалось невозможным, адмиралу вскоре было приказано перенести флаг на «Гиацинт», а броненосец «Голиаф» отправить к Дарданеллам.

Тогда адмирал Кинг-Холл решил действовать другим методом. Последний раз «Кенигсберг» видели три месяца назад, и с тех пор никто не знал, где он находится. Лично подписанной телеграммой адмирал Кинг-Холл вызвал к дельте Руфиджи знаменитого африканского охотника Питера Преториуса. В довоенные годы Преториус много охотился в долине и дельте Руфиджи, превосходно знал местность и мог послужить своей стране в качестве «специального агента» по образцу Лоуренса Аравийского.

Адмирал Кинг-Холл, сам заядлый охотник, был знаком с Преториусом еще в довоенные годы. Быстроходный эсминец доставил знаменитого охотника на борт «Гиацинта», на котором адмирал держал свой флаг. Кинг-Холл принял Преториуса в своем салоне и разъяснил охотнику поставленную перед ним задачу. Преториус должен был проникнуть в лабиринт дельты Руфиджи и, прежде всего, найти место стоянки «Кенигсберга». По возможности, он должен был выяснить состояние боеготовности крейсера, проблемы, с которыми сталкивается экипаж, систему снабжения крейсера углем, продовольствием и боеприпасами. Кроме того, он должен был сделать промеры глубин в ближайших к стоянке «Кенигсберга» протоках во время приливов и отливов, а также попытаться вскрыть схему немецкой обороны дельты Руфиджи.

Ни один белый человек в мире не знал дельту Руфиджи лучше Преториуса, а потому только он один мог выполнить подобное задание. Зная языки и диалекты всех племен, населяющих долину и дельту Руфиджи, Питер Преториус без особого труда проник в лабиринт на небольшой лодочке, замаскировавшись под туземного торговца. К тому времени, когда Преториус начал выполнять порученное ему задание, т.е. в начале марта 1915 года, на «Кенигсберге» было уже впору поднимать карантинный флаг.

Санитарные условия на корабле были ужасными. Три четверти его экипажа мучались от малярии и дизентерии. Несколько человек уже умерли от малярии и черной лихорадки, а один матрос скончался, когда крокодил отхватил ему ногу. Запас продовольствия заканчивался. Экипаж жил на мясе бегемотов и рыбе. Добывать бегемотов становилось все труднее. Истребляемые великаны сменили место обитания, и обнаружить их можно было лишь случайно. Повысило настроение сообщение из Берлина, что на пути к ним находится судно с 1600т угля на борту, везущее, кроме того, в колонию винтовки, патроны и прочие предметы боевого обеспечения. Последние предназначались для ополчения полковника фон Леттова, задыхающегося от нехватки винтовок и боеприпасов. Было решено, что идущее к ним на помощь судно сначала придет в Тангу, где выгрузит оружие и патроны для войск полковника Леттова. Затем, получив извещение о приходе этого судна, «Кенигсберг» в одну из безлунных ночей прорвется из дельты в море и встретится с прибывшим угольщиком в условленном месте у побережья Португальской Восточной Африки.

Обрадованные моряки готовили машины и орудия крейсера к предстоящему прорыву, заново красили борта и надстройки. За этим занятием их и застал Преториус. Он долго кружил по лабиринту в поисках «Кенигсберга», маскируясь под туземца. Храбрость британского разведчика не знала границ. Несколько раз ему приходилось, спасаясь от германских патрулей, скрываться в чаще, отстреливаясь из двух револьверов, с которыми Преториус никогда не расставался.

Наконец, он нашел затон реки, где отстаивался «Кенигсберг». Даже с близкого расстояния корабль было трудно разглядеть, а, тем более, опознать. Покрашенный в зеленый

цвет, обвитый лианами, замаскированный листьями на мачтах и кустами на верхней палубе и над-. стройках, корабль полностью сливался с окружающими его джунглями. Океанский крейсер превратился в замысловатый лесной форт почти растительного происхождения, каким-то чудом еще находящийся на плаву. Преториус направился прямо к «Кенигсбергу», у которого крутилось много туземных пирог. Лооф мобилизовал негров для выполнения тяжелых работ на борту, щадя силы своих измученных тропическими болезнями моряков.

«Кенигсберг» стоял с выдвинутыми выстрелами, с которых к воде спускались шторм-трапы. По шторм трапу взад-вперед все время сновали туземцы, подъехавшие на своих пирогах. Преториус затесался в толчею шлюпок и пирог. Он с интересом отметил, что некоторые туземцы, пристроившись на своих яликах прямо у борта крейсера, мирно удили рыбу, не вызывая никаких возражений у вахты «Кенигсберга». Разведчик стал жалеть, что не взял с собой адской машины. Видимо, измученные немецкие моряки в каком-то смысле стали уже фаталистами. Вертясь на своей лодочке под выстрелами «Кенигсберга», Преториус из разговоров с неграми и благодаря острому зрению охотника узнал, увидел и понял очень многое.

Во-первых, что было самое главное, он узнал, что, несмотря на в высшей степени экзотический вид, «Кенигсберг» сохранил полную боеготовность: все его орудия действуют и экипаж готов сражаться. Боеприпасов пока тоже хватает. Главная проблема — уголь, но его откуда-то ждут, загодя готовясь к активным действиям. Откуда крейсер ждет подвоза угля, Преториус точно не выяснил, но можно было сделать простой вывод: уголь должны подвезти извне. Причем, крейсер должен выйти навстречу неизвестному угольщику. Преториус был настолько дерзким, что, подплыв к самому форштевню крейсера и держась одной рукой за якорь-цепь, измерил глубину воды под носом корабля. Никаких сомнений не было. На этой стоянке «Кенигсберг» не сможет забункероваться углем, не сев днищем на грунт. Ему придется покинуть спасительную дельту Руфиджи и выйти в море навстречу давно ждущим его английским крейсерам.

Вокруг немецкого крейсера шныряли обнаглевшие крокодилы и целые стаи экзотических рыб. Над мачтами рейдера с громкими криками кружились тучи птиц, обитающих в дельте. Раздраженные неведомым пришельцем, они так и не примирились с присутствием стального чудовища на своей территории, все светлое время суток выражая громкое недовольство. Преториус подумал, что «Кенигсберг» давно можно было обнаружить по одному скоплению птиц над ним, о чем, помимо всего прочего, и доложил адмиралу Кинг-Холлу, вернувшись на «Гиацинт» после успешного выполнения своего опасного задания.

VIII

А вокруг блокадного отряда английских крейсеров кружились акулы, всегда точно определяющие время, когда люди собираются убивать друг друга. Итак, «Кенигсберг» был снова обнаружен, но что делать дальше, было далеко не ясно. Кроме того, известие, что на «Кенигсберге» рассчитывают откуда-то получить уголь и прорваться в море, не на шутку встревожило англичан. Откуда идет этот пароход и как он намерен передать уголь на «Кенигсберг»? Каковы дальнейшие планы командира крейсера? Для подстраховки англичане объявили блокаду вдоль всего побережья Германской и Португальской Восточной Африки, посоветовав португальцам не очень вылезать с протестами. Все пароходы, включая каботажные суденышки местных линий, беспощадно останавливались и обыскивались англичанами, хотя было очевидно, что они не могут идти на помощь «Кенигсбергу».

Пароход, который так ждали на «Кенигсберге» и который так нервировал англичан, действительно вышел из Вильгельмсгафена еще 15 февраля. Им был бывший британский сухогруз «Рубенс», задержанный немцами в Гамбурге в начале войны. Посылая его в далекий и авантюрно-опасный рейс, немцы замаскировали судно под датский пароход «Кронборг», чьим портом приписки являлся Копенгаген. Маскировка парохода была продумана в

мельчайших деталях. Все надписи на борту были заменены на датские, на пароходе даже не было ни одной книжки на немецком языке. Жалование команде платили в датских кронах.

Командовал пароходом лейтенант Карл Христиансен. Все документы «Кронборга» были оформлены на уругвайские и аргентинские порты в устье Ла-Платы, куда пароход якобы должен был доставить груз строительного леса. Все пространство верхней палубы было завалено бревнами, а в трюмах были сложены пиломатериалы. Истинный груз «Кронборга» был спрятан под шестью метрами древесины и состоял из 1600 тонн угля, 1000 снарядов к 105-мм орудиям, двух 60-мм орудий с комплектом снарядов, 1800 винтовок и карабинов и 3-х миллионов патронов. «Кронборг» должен был доставить на «Кенигсберг» также запчасти к машинам, сварочный аппарат, запас продовольствия, папиросы, алкоголь и санитарно-медицинские принадлежности. Для собственных потребностей «Кронборг» имел 1200 тонн угля и 700 тонн воды в цистернах.

Бывший «Рубенс» и фальшивый «Кронборг» имел настоящее название «Блокадопрорыватель А», что вполне соответствовало его миссии, так как пароход должен был сначала прорваться через блокаду англичан в Северном море, пройти полсвета, а затем прорвать блокаду тех же англичан в Германской Восточной Африке.

Выйдя из Вильгельмсгафена, «Блокадопрорыватель А» пошел вдоль норвежского побережья, а на широте фиорда Согне повернул на запад, взяв курс в проход между Исландией и Фарерскими островами. Погода благоприятствовала Христиансену, и в ночь с 23 на 24 февраля ему удалось незаметно проскользнуть через дозорные линии англичан. Налетевший с норд-веста шторм и снежная буря много способствовали прорыву, хотя и смыли с палубы часть бревен, предназначенных для маскировки истинного груза.

В первых числах марта фальшивый «Кронборг» прошел Канарские острова, 6 марта миновал острова Зеленого мыса, а 22 марта никем не замеченный обогнул мыс Доброй Надежды. Для этого участка пути у лейтенанта Христиансена был заготовлен еще один комплект фальшивых документов, говорящих о том, что «Кронборг» везет груз леса из Швеции в Момбаесу. В ночь с 3 на 4 апреля «Блокадопрорыватель А» установил прямую радиосвязь с «Кенигсбергом», и капитан 2 ранга Лооф сообщил Христиансену, что тому следует идти в порт Танга, находящийся на севере колонии, напротив острова Пемба. В ночь с 7 на 8 апреля «Кронборг» миновал Коморы и стал на якорь у атолла Алдабра, ожидая дальнейших распоряжений. 11 апреля лейтенант Христиансен получил шифрованную радиограмму, содержавшую приказ подойти к Танге на рассвете 14 апреля и ждать на входе в залив Манса шлюпку с лоцманом.

Все эти радиограммы были перехвачены мощной французской радиостанцией на Мадагаскаре, о чем было немедленно доложено адмиралу Кинг-Холлу. Не теряя времени, адмирал на крейсере «Гиацинт» поспешил к Танге, где надеялся перехватить «Кронборг». Вечером 13 апреля «Кронборг» находился в 50 милях восточнее северной оконечности острова Пемба. Судно дрейфовало, ожидая наступления темноты, чтобы под ее прикрытием обойти остров с севера, войти в пролив, отделяющий остров от материка, и с первыми лучами зари встать у входа в залив Манса. Ночь была темной, и «Блокадопрорыватель А» с погашенными огнями шел полным ходом через объявленную англичанами блокадную зону.

Лейтенант Христиансен был спокоен. Из полученных шифровок он знал, что пролив Пемба патрулирует всего один слабовооруженный вспомогательный корабль «Дюплекс», бывший кабелеукладчик, который был тихоходнее «Кронборга». Зная о своем преимуществе в скорости, Христиансен не очень страшился случайной встречи с британским сторожевиком. На рассвете 14 апреля «Блокадопрорыватель А» («Кронборг») находился уже на расстоянии двух миль от входа в залив Манса. С недалекого берега до моряков доходил нестерпимо желанный запах земли, а на востоке полыхала заря. Сигнальщики водили биноклями, высматривая обещанную шлюпку с лоцманом.

Приближался последний этап долгого и рискованного похода. Еще час или два, и они будут, наконец, чувствовать себя в полной безопасности в германском порту. Лейтенант Христиансен, демонстрируя нервное нетерпение, также время от времени вскидывал бинокль, осматривая горизонт. Когда он сделал это в очередной раз, то увидел в окулярах подходящий с юга трехтрубный военный корабль. Английский крейсер!

Чтобы это понять, не нужно было много ума. Единственный свой крейсер (правда, тоже трехтрубный) не мог еще выйти из своего убежища в дельте. «Полный вперед!»— скомандовал Христиансен и без всякого лоцмана полным ходом пошел вглубь залива Манса.

Лейтенант Христиансен отдавал себе отчет в безнадежности своего положения, понимая, что рано или поздно его пароход будет так или иначе потоплен. Поэтому он решил, что лучше будет затопить пароход самому, поближе к берегу, чтобы спасти хотя бы часть ценного груза.

Британский крейсер, между тем, быстро приближался и с расстояния трех миль открыл огонь по германскому блокадопрорывателю. Маневрируя под беглым огнем противника, лейтенант Христиансен повернул на мелководье, стремясь уйти под защиту холмистого берега. На крейсере «Гиацинт», который вел огонь по «Кронборгу», в момент обнаружения противника произошла мелкая авария в правой машине, что и дало немецкому пароходу возможность проскочить в бухту Манса, скрывшись за ее высокими берегами. Однако, травившийся пар выдавал местонахождение парохода, и «Гиацинт», подойдя ближе, открыл по нему перекидной огонь. Войдя в глубину бухты, «Гиацинт» обнаружил, что пароход приткнулся к берегу и горит, а с него на берег выпрыгивают моряки. Лейтенант Христиансен приказал отдать якорь, открыть кингстоны и поджечь бревна, еще остававшиеся на палубе, облив их бензином. После этого экипаж покинул блокадопрорыватель.

Горящее судно опустилось на грунт, приткнувшись носом к берегу. Лейтенант Христиансен и двое матросов получили ранения. Между тем, «Гиацинт» послал на горящий пароход шлюпку с призовой партией. Те обнаружили лишь карты и фальшивые судовые документы о том, что датский пароход везет из Швеции груз леса в Момбассу.

Сделать что-либо еще не представлялось возможным, и адмирал Кинг-Холл принял решение добить пароход артиллерийским огнем прямой наводкой. Пожар на судне усиливался, и после трех попаданий адмирал приказал возвращаться к дельте Руфиджи, считая, что с блокадопрорывателем и его грузом покончено.

Как только «Гиацинт» ушел, лейтенант Христиансен и его люди вернулись на свое судно и быстро потушили горящие на палубе бревна. Большая часть доставленного «Кронборгом» груза уцелела!

Через некоторое время англичане отбили у ополченцев полковника фон Леттова-Форбека одну из деревень, где захватили пленного. Тот рассказал им, что собственными глазами видел, как немецкие солдаты получали новенькие винтовки, а через деревню ехали повозки, груженные артиллерийскими снарядами. Все это было добыто с какого-то пришедшего блокадопрорывателя. Англичане тут же послали в залив Манса патрульный миноносец. «Кронборг», обгоревший и разбитый снарядами, лежал на месте, но трюмы его были пусты. Помимо снарядов и угля, в котором сильно нуждались германские озерные корабли на Танганьике и Виктории, ополченцы фон Леттова-Форбека получили 1700 винтовок и 3 миллиона патронов, медикаменты, папиросы и многое другое, включая комплект «Железных крестов» для награждения наиболее достойных.

Гибель «Блокадопрорывателя А» у самой цели его долгого и опасного рейса, окончательно уничтожила и без того не очень большие шансы на то, что «Кенигсбергу» удастся вырваться из той западни, в которую он сам себя загнал. Хотя на следующий день после затопления блокадопрорывателя германские водолазы в часы отлива занялись его разгрузкой, большую часть угля, который судно везло для «Кенигсберга», в таких условиях

достать из трюмов было невозможно. А без угля у «Кенигсберга» не было никаких шансов, воспользовавшись высокой скоростью своего хода, под покровом темноты вырваться из дельты Руфиджи, как он сделал это 31 июля 1914 года, вырвавшись из Дар-эс-Салама. А факт появления крейсера «Гиацинт» как раз в тот момент, когда блокадопрорыватель стоял у входа в бухту Манса, ожидая подхода шлюпки с лоцманом, говорил о том, что британцы без труда читают германские военно-морские шифры.

IX

Вскоре англичане получили сведения еще об одном немецком пароходе, идущем на помощь «Кенигсбергу». Однако пароход не показывался. Предполагалось, что он выжидает до конца месяца, когда снова должен был наступить период высокой воды, дающей возможность «Кенигсбергу» выбраться из реки. Если бы это произошло, то преградить путь немецкому крейсеру эскадра адмирала Кинг-Холла вряд ли бы смогла, поскольку «Гиацинт» с трудом давал средний ход и требовал серьезного ремонта. Поэтому к устью Руфиджи срочно был направлен крейсер «Корнуэлл», всего неделю назад прибывший из Англии в Кейптаун. К дельте возвращался и крейсер «Чэтэм», наконец, закончивший ремонт в Бомбее.

Патрульные корабли тщательно обыскивали все острова Мозамбикского пролива в поисках второго парохода, о котором ходило много слухов, но обнаружить ничего не могли. При таких обстоятельствах необходимость покончить с «Кенигсбергом» как можно быстрее ощущалась еще более, чем когда-либо. Присланные из метрополии гидросамолеты типа «Шорт» также не оправдали возложенных на них надежд, главным образом, из-за экваториальной жары и влажности. Подняться высоко они не могли, и планы адмирала Кинг-Холла использовать их для бомбежек «Кенигсберга» осуществить в очередной раз не удалось. Более того, один из этих самолетов 5 мая упал в море и разбился. Адмирал Кинг-Холл стал планировать осуществление торпедной атаки на «Кенигсберг», но Адмиралтейство не разрешило ему рисковать миноносцами. Сухопутные операции из-за недостатка сил также затихли. Ожидать помощи из Индии больше не приходилось. Все наличные войска перебрасывались в Месопотамию. В результате операции против «Кенигсберга» снова свелись лишь к поддержанию блокады, которую крейсер, наверняка, легко бы преодолел, будь у него уголь.

Но угля не было. Лейтенант Христиансен, который должен был доставить уголь на крейсер и потерял свой блокадопрорыватель у самой цели, добрался по суше до «Кенигсберга» и сообщил капитану 2 ранга Лоофу, что больше ему ждать помощи неоткуда. Война в колониях на суше отныне считалась более важным делом, и Лооф получил приказ передать 100 из своих 313 человек в распоряжение полковника фон Леттова. Оставалось только ждать конца и достойно встретить его.

Между тем, терпение британского Адмиралтейства лопнуло. Подобного положения вещей на восточном конце глобального морского пути больше терпеть было нельзя, и Адмиралтейство решило направить в распоряжение адмирала Кинг-Холла два монитора, вооруженных 152-мм артиллерией. Когда в конце августа 1914 года наступающие германские войска достигли побережья Фландрии, то для обстрела с приморского фланга англичане стали применять мониторы — плоскодонные канонерские лодки с тяжелой артиллерией, способные, по уверению их создателей, проплыть даже по лебединым канавкам парка Кенсингтон.

Мониторы, как известно, появились еще во время Крымской войны и Гражданской войны в Америке. С тех пор они, как и все другие классы боевых кораблей, постоянно совершенствовались.

К счастью для англичан, они начали строительство мониторов еще до войны по заказу правительства Бразилии, которой подобные корабли были нужны для патрулирования протоков Амазонки и Ориноко.

В августе 1912 года фирма Викерса начала строительство трех кораблей этого класса. Они имели 1520 тонн полного водоизмещения, длину 81,3 м, ширину 14,9 м и осадку всего 1,7 м. Две паровые машины, работающие от двух котлов, сообщали монитору скорость, примерно, 9 узлов. Вооружены мониторы были двумя 152-мм орудиями, первоначально размещенными в носовой двухорудийной башне, двумя 120-мм гаубицами, четырьмя 47-мм пушками и шестью пулеметами Гочкисса.

Все три монитора, названные «Солимос», «Жавари» и «Мадейра», были достроены к февралю 1914 года. Однако Бразилия не сумела за них заплатить, и корабли стояли на реке Борроу в Девоншире, ожидая покупателя. Накануне войны британское Адмиралтейство, опасаясь как бы мониторы не попали в руки противника, выкупило их по цене 155 тысяч фунтов за каждый, и 3 августа 1914 года эти корабли вошли в состав Королевского флота. Разумеется, их немедленно переименовали по названиям британских рек: «Северн», «Хамбер» и «Мереей».

В октябре-ноябре 1914 года мониторы приняли участие в операциях у бельгийского побережья, где настолько расстреляли свои орудия, что в декабре башни на «Северне» и «Мерсее» были сняты, а вместо них на носу и корме мониторов были установлены два 152-мм орудия, а по бортам — две 120-мм мортиры. В дополнение на каждый корабль поставили 76-мм зенитку.

В феврале 1915 года «Северн» и «Мереей» было решено отправить в Дарданеллы, и в марте-апреле оба монитора были отбуксированы на Мальту, где и находились, когда кому-то в Адмиралтействе пришла в голову мысль использовать эти корабли против «Кенигсберга» в дельте реки Руфиджи.

Приняв это решение, Адмиралтейство приказало адмиралу Кинг-Холлу не предпринимать ничего до прихода мониторов, а вместе с тем отозвало крейсера «Чэтэм» и «Корнуэлл» в Дарданеллы, оставив Кинг-Холлу лишь один крейсер, способный догнать «Кенигсберг» в случае прорыва им блокады — «Веймут».

Подготовка мониторов к походу в воды Восточной Африки велась в исключительной спешке. Буксировать их было некому, так что большую часть пути «Северн» и «Мереей» должны были идти самостоятельно, к чему совершенно не были приспособлены. Предназначенные для действий на реках эти мониторы, по словам очевидца, фактически состояли из одних трюмов; а тот, кто проектировал на них жилые помещения, явно был счастлив, что ему не придется там жить.

10 апреля, в соответствии с планом, отряд мониторов под командованием капитана 1 ранга Эрика Фуллертона, державшего флаг на «Северне», оставил Мальту и в сопровождении посыльного судна «Трент», четырех буксиров и угольного транспорта взял курс на Порт-Саид.

Пройдя каким-то чудом через весенние штормы, характерные для восточной части Средиземного моря в это время года, оба монитора попали в ужасающую жару, царящую над Суэцким каналом и Красным морем, когда температура в их машинных отделениях достигала 60 градусов Цельсия, но, тем не менее, 15 мая благополучно прибыли в Аден.

Уже через двое суток капитан 1 ранга Фуллертон снова вывел отряд в море. Условия плавания вдоль африканского побережья были чрезвычайно трудными. Мониторы захлестывались волнами и не могли выгрести против сильного встречного течения. «Тренту» приходилось брать их на буксир, а угольному транспорту — маленькие речные буксирчики. Однако, героическая самоотверженность экипажей мониторов и, особенно, машинной команды дала возможность благополучно закончить этот беспрецедентный поход, и 3 июля 1915 года отряд стал на якорь у острова Мафия.

Там, в бухте Тирена, была устроена база блокирующих сил, а на берегу построен аэродром, куда были переброшены четыре бомбардировщика типа «Фарман», которые по

плану предстоящей операции должны были бомбить «Кенигсберг», одновременно корректируя огонь мониторов. Не успели «Северн» и «Мереей» прогреметь якорь-цепью на рейде острова Мафия, как капитан 2 ранга Лооф узнал об этом от своих лазутчиков.

О том, что противник собирается применить против его крейсера мониторы, Лооф знал заранее из опроса захваченных пленных. В частности, первым ему об этом поведал бывший английский командир пароходика «Адъютант» лейтенант Пирс. Будучи реалистом, Лооф понимал, что последний акт трагедии приближается. Уничтожение «Кенигсберга» становится просто вопросом времени. Но, будучи человеком военным, Лооф, прошедший жесткую школу прусского военно-политического воспитания, собирался сражаться до конца.

Более того, у Лоофа для англичан был приготовлен еще один сюрприз. В распоряжении крейсера имелся небольшой речной пароходик «Вами», служивший в разное время то таможенным катером в Дар-эс-Саламе, то разъездным катером при военных кораблях, то речным пассажирским подкидышем. На «Вами» силами экипажа установили снятый с «Кенигсберга» торпедный аппарат, вооружили двумя торпедами и под командованием лейтенанта Апеля в ночь с 4-го на 5-е июня направили, в торпедную атаку к острову Мафия.

По замыслу катер должен был пробраться на рейд бухты Тирена и торпедами уничтожить оба монитора. Выйти в море «Вами» должен был через довольно мелководный рукав Киомбони, добраться до которого от стоянки «Кенигсберга» можно было через лабиринт проток, большей части которых вообще не существовало на картах. Зная о мелях и перекатах в рукаве Киомбони, англичане не очень наблюдали за его устьем. На это, как на фактор достижения внезапности, и делался главный расчет. Поздно ночью лейтенант Апель отвел катер от борта «Кенигсберга» и в кромешной тьме пустился петлять по протокам, ведущим к рукаву Киомбони. Зная, что джунгли кишат английскими лазутчиками, никаких огней не открывали, ориентируясь по компасу и звездам.

Столь смелое предприятие, к сожалению, не удалось. На входе в рукав Киомбони сильное течение выбросило «Вами» на камни, так сильно повредив катер, что более без серьезного ремонта использовать его было невозможно. Попытка снова взять инициативу в свои руки не удалась.

Оставалось ждать, что предпримет противник. Готовясь к предстоящему бою с мониторами, на «Кенигсберге» оставили только комендоров и сигнальщиков. Все остальные были списаны с корабля и отправлены в распоряжение полковника фон Леттова на сухопутный фронт и на импровизированную флотилию великих озер.

Импровизированный миноносец «Вами» был снят с камней, отремонтирован и позднее на железнодорожной платформе также отправлен на озеро Танганьика. В последний момент были укреплены береговые посты, на которых дополнительно установили 37-мм орудия, снятые с «Мове» и «Планеты». На «Кенигсберге» пристреливали рукав Ссимба-Уранга.

Примерно, в четырех милях ниже «Кенигсберга», посреди рукава реки, находился заросший мангровыми растениями островок. Предполагалось, что мониторы, если они войдут в дельту, выше этого островка подниматься не станут, открыв через островок перекидной огонь по «Кенигсбергу», корректируя его с помощью авиации. Все орудия крейсера были нацелены на пространство, примерно, в 200-300 метрах ниже этого островка. На ближайших деревьях были сооружены платформы, на которых должны были расположиться артиллерийские корректировочные посты. Из пустых бочек изготовлялись имитаторы мин заграждения, чтобы англичане не очень уютно чувствовали себя на фарватере. Через лазутчиков была организована утечка информации о том, что немцы заминировали все рукава дельты Руфиджи.

Все, казалось, было сделано, и капитан 2 ранга Лооф с нетерпением ждал последнего боя. Он часто цитировал Гете: «Лучше ужасный конец, чем ужас без конца». Это крылатое

выражение великого немецкого мыслителя вслед за командиром стали повторять все моряки «Кенигсберга». Но шли дни, складываясь в недели, а англичане не появлялись.

X

Английским мониторам после небывало тяжелого похода от Мальты до острова Мафия необходимо было, прежде всего, привести в порядок свои машины и механизмы. Затем надо было подготовить свои корабли к бою: оборудовать защиту палубы и бортов от осколков снарядов, блиндировать посты управления и, главное, — понять поставленную перед ними боевую задачу.

Задача же состояла в следующем: совместными ударами артиллерии мониторов и авиабомб бомбардировщиков уничтожить немецкий крейсер, укрывшийся в тропических зарослях реки, примерно, в десяти милях от ее устья. Экипажи мониторов работали круглосуточно, приводя в порядок машины. Когда те были налажены, начались учения в стрельбе по невидимой цели. Деревянную мишень установили на другую сторону крошечного островка; «Северн» и «Мереей» вели по этой мишени огонь, а кружившийся над ними самолет вел корректировку стрельбы.

Все ремонтные работы и учения удалось завершить лишь к 5 июля 1915 года. Чтобы отвлечь внимание противника, в районе Дар-эс-Салама было решено провести имитацию высадки с целью овладения городом. Транспорт «Лаурентик» с большим шумом, под музыку корабельного оркестра 5 июля высадил в районе Дар-эс-Салама несколько подразделений индийской пехоты, возглавляемой «бульдогообразными» британскими сержантами. Пошумев и постреляв от души, с наступлением темноты десантники вернулись на транспорт.

Глубокой ночью с 5 на 6 июля капитан 2 ранга Лооф был разбужен вестовым. Командир крейсера вскочил с койки. Вошедший к нему в каюту вахтенный офицер доложил:

«Господин капитан 2 ранга, получено телефонное донесение наблюдательного поста между устьями Ссимба-Уранга и Мсунга. К дельте приближаются, по меньшей мере, 15 кораблей противника».

«Начинается! — сказал Лооф. — Все по местам!»

В 5 часов 20 минут утра 6 июля 1915 года мониторы «Северн» и «Мереей» вошли в рукав Ссимба-Уранга и, разрезая своими тупыми форштевнями мутные воды великой африканской реки, стали подниматься вверх по течению. Над дельтой появились самолеты, которые должны были бомбить «Кенигсберг», пока мониторы не выйдут на позицию огня.

Не успели мониторы войти в реку, как одна из пушек, замаскированных в окружающих джунглях, угрюмо рявкнула в их направлении. Взрывы распугали крокодилов, лениво ползавших в тишине тропической ночи по берегу реки. Они с шумом шлепнулись в прибрежную грязь и ушли в темную воду. Через несколько минут большая часть их всплыла, оглушенная, брюхом вверх.

Бой начался, разгораясь с каждой минутой. Многочисленные 52— и 47-мм орудия, замаскированные на оборонительных постах отряда «Дельта», скучавшие на своих минифортах в течение полугода, открыли яростный огонь по появившимся мониторам. Им вторили очереди крупнокалиберных пулеметов и пачковый винтовочный огонь.

Вслед за мониторами в протоку вошли колесные пароходы «Эхо», «Флай» и «Чилдерс».

Ведя огонь с обоих бортов по немецким опорным пунктам, они медленно продвигались вверх по течению, подавляя артиллерийские и пулеметные гнезда противника. За ними, круша немецкую оборону, в устье Ссимба-Уранга вошел крейсер «Веймут».

Медленно и величественно он «переполз» через песчаный бар, открыв огонь по немецким наблюдательным постам на высотах Кумбини.

Легкий крейсер «Пирамис», обойдя флагман, поднялся по реке, примерно, на милю, ведя огонь с обоих бортов по мангровым зарослям, быстро приведя к молчанию передовые

посты германской обороны. Укрепления в самом устье Ссимба-Уранга смели огнем легкие крейсера «Гиацинт» и «Пионер».

В 06:30 мониторы отдали якорь, приблизительно, в 55 кабельтовых от «Кенигсберга» и открыли огонь.

Позиция, выбранная для мониторов, находилась, как и предполагал капитан 2 ранга Лооф, ниже островка, расположенного в четырех милях выше устья. В течение, примерно, десяти минут мониторы вели огонь, корректируемый кружащимся над джунглями «Фарманом». Слышался непрерывный грохот залпов, «мягкий шелест» снарядов, затем — взрывы в джунглях, взлет гейзеров грязной воды по мере того, как артиллеристы мониторов пытались взять «Кенигсберг» в вилку.

Получив сообщения с наблюдательных постов о позиции мониторов, капитан 2 ранга Лооф приказал открыть ответный огонь из всех шести орудий правого борта.

Капитан 1 ранга Эрик Фуллертон, находившийся на «Северне», был ошеломлен точностью огня «Кенигсберга». Снаряды падали в воду всего в нескольких метрах от борта его флагманского монитора, поднимая фонтаны воды и выбрасывая на поверхность тонны оглушенной рыбы и десятки несчастных крокодилов.

Каким-то чудом немцы долго не могли добиться прямых попаданий. Не могли добиться попаданий и англичане.

Только в 07:40 снаряд с «Кенигсберга» попал в носовое 152-мм орудие монитора «Мерсей», выведя его из строя, убив трех и ранив четырех комендоров. Через несколько минут еще один снаряд попал «Мерсею» в район ватерлинии. Носовой трюм монитора стал заполняться водой. «Мерсей» задним ходом отошел на пять кабельтовых ниже по течению.

Следующий залп «Кенигсберга» упал прямо на прежнее место его стоянки. «Северн» продолжал бой один. С него заметили место, откуда германские наблюдатели корректировали огонь «Кенигсберга».

Несколькими залпами монитор повалил эти деревья, после чего точность огня «Кенигсберга» заметно снизилась. Видимо, или пост был уничтожен, или был убит корректировщик.

Первый британский снаряд попал в «Кенигсберг» лишь около 8 часов утра, взорвавшись в носовой части крейсера. Нанесенные им повреждения были несущественны, но были убиты два матроса.

Это была первая боевая потеря, понесенная крейсером. По роковой случайности, оба погибших матроса (Хельфферих и Аппелль) прибыли на «Кенигсберг» всего пару недель назад, проделав опасный и, полный приключений путь на открытой шлюпке под парусом из Мозамбика.

Второй снаряд разорвался вблизи командного мостика крейсера, легко ранив в руку капитана 2 ранга Лоофа, а также штурмана крейсера капитан-лейтенанта Генрихса и сигнальщика.

После разрушения огнем «Северна» корректировочной платформы в чаще мангровых деревьев в Дело вступил корректировочный пост на вершине горы Пемба, на высоте 160 метров и на удалении 4600 метров от британских мониторов. Снаряды падали вокруг монитора «Северн», но он продолжал огонь, выпустив к полудню по «Кенигсбергу» и его огневым точкам в дельте в общей сложности 635 снарядов.

Экипаж монитора работал в невыносимой жаре без передышки в течение семи часов и уже не имел сил продолжать бой. Кроме того, самолеты-корректировщики, израсходовав горючее, были вынуждены вернуться на аэродром острова Мафия.

Дав вслед уходящему «Северну» несколько залпов смертельное «ауфвидерзеен», по словам англичан, «Кенигсберг» прекратил огонь.

В 13:30 над дельтой снова появился самолет-корректировщик. «Мереей» и «Северн» снова поднялись по реке и стали на якорь невдалеке от мест их первоначальной стоянки.

Артиллерийская дуэль разгорелась вновь, хотя результатов, фактически, не было никаких. «Кенигсберг» не прекращал огня, но стрелял с меньшей точностью и из меньшего числа орудий.

В 15:45 оба монитора спустились вниз по течению. Экипажи окончательно выбились из сил, многие были ранены осколками, но, главное, — все пали духом, видя, что бой не принес никаких результатов. Английские корабли отошли в бухту Тирена, но измученным экипажам отдыхать не пришлось. Не теряя ни минуты, были начаты приготовления к продолжению операции.

Стрельба на больших углах возвышения сильно расшатала корпусы мониторов. Необходимо было поставить временные дополнительные крепления, отремонтировать орудие и пробоины на «Мерсее» и снова начать отработку взаимодействия между мониторами и самолетами-корректировщиками. На учениях корректировка шла превосходно, а в бою она дала весьма посредственные результаты.

Из 635 сделанных мониторами выстрелов только 78 получили корректировку с самолета. Попаданий же было отмечено только шесть.

В действительности же, в бою 6 июля «Кенигсберг» получил девять попаданий 152-мм снарядами и четыре попадания 120-мм снарядами. Четыре человека были убиты, десять — тяжело ранены. Многие получили легкие ранения.

Крейсер выпустил по противнику около 400 снарядов, повредив монитор «Мереей», на котором четыре человека были убиты и четыре тяжело ранены (двое из них позднее умерли). «Кенигсберг» получил ряд повреждений, которые, однако, никак не повлияли на его боеспособность.

XI

11 июля «Северн» и «Мерсей» снова вошли в дельту. При входе их ждала такая же жаркая встреча, что и 6 июля. Мониторы сразу же получили несколько попаданий 47-мм снарядами с передовых рубежей немецкой обороны, чьи огневые точки адмирал Кинг-Холл считал подавленными. Монитор «Мереей», подойдя к своему старому месту, отдал якорь и — с целью отвлечь внимание противника на себя — открыл огонь, в то время, как «Северн» продолжал подниматься вверх по реке.

Адмирал Кинг-Холл убедил капитана 1 ранга Фуллертона подойти как можно ближе к «Кенигсбергу». «Кенигсберг», дав по «Мерсею» всего один залп, перенес огонь на «Северн», который шел засыпаемый снарядами, но не отвечал.

Не получив каким-то чудом ни одного попадания, «Северн» в 12:30 стал на якорь на несколько сот метров ближе к германскому крейсеру и открыл огонь. Летчик самолета-корректировщика старший лейтенант Джей Килл на бреющем полете носился над «Кенигсбергом», чтобы точнее отмечать места падения снарядов.

«Четыреста ярдов! — был первый доклад летчика. — Двести! Сто!»

По воспоминаниям офицеров «Северна», результаты стрельбы воздействовали на них «страшно возбуждающе». Вскоре восемь из двенадцати выпущенных по «Кенигсбергу» снарядов угодили в крейсер. Столбы дыма поднялись над раненым «Кенигсбергом».

Ответный огонь крейсер вел уже всего из трех орудий. Один из британских снарядов сбил среднюю трубу «Кенигсберга», которая с треском и грохотом рухнула на палубу. Снаряд за снарядом стали рвать палубу jh надстройки крейсера.

За громом выстрелов и свистом выходящего пара не слышны были крики раненых и умирающих. Ручьи крови бежали по палубе. Капитан 2 ранга Лооф продолжал руководить боем, оставаясь на палубе. Осколок снаряда угодил в его серебряный портсигар, лежащий в

боковом кармане кителя, что спасло командира «Кенигсберга» от тяжелого ранения, а, возможно, и смерти.

Попадания снарядов с мониторов следовали одно за другим. Но корректировщик с горы Пемба докладывал Лоофу о попаданиях немецких снарядов в английские мониторы, и «Кенигсберг» продолжал бой, хотя вести огонь теперь могли только три орудия.

Около 13:00 британский 152-мм снаряд взорвался между мостиком и носовым орудием, выведя орудие из строя, убив и ранив всех находящихся на мостике. Тяжелое ранение получил и капитан 2 ранга Лооф, продолжавший, однако, командовать кораблем. Мониторы не прекращали огня.

Сильный пожар бушевал на корме «Кенигсберга», грозя взрывом боеприпасов.

«Веймут» и австралийский крейсер «Пионер» с предельного угла возвышения орудий также вели огонь по «Кенигсбергу» и по окружающим высотам, где были развернуты корректировочные посты и полевые батареи.

В разгар боя единственная зенитка «Кенигсберга» сбила самолет-корректировщик лейтенанта Килла. Килл успел передать на монитор: «Мы сбиты. Вышлите шлюпку, чтобы подобрать нас».

С мостика «Северна» видели, как самолет-корректировщик, подобно подбитой утке, кувыркаясь, врезался в воду, подняв тучу брызг и распался на куски расщепленной фанеры, лоскутов обшивки и обрывков перекрученных проводов.

Шлюпки с обоих мониторов устремились к месту падения самолета, примерно, в 200 ярдов от кораблей. Шлюпка с «Мерсея», первой достигшая места падения, обнаружила лейтенанта Килла и его наблюдателя держащимися за полузатопленные остатки фюзеляжа и размахивающими руками, чтобы привлечь внимание спасателей.

При падении самолета наблюдатель ни на секунду не прекращал корректировать огонь. Когда же подбитый самолет упал в воду, на «Кенигсберге» продолжало действовать только одно орудие.

В этот момент капитан 2 ранга Лооф понял, что бойню, в которую превратилось сражение с мониторами, необходимо прервать. И приказал экипажу оставить корабль, одновременно дав распоряжение своему старшему офицеру капитан-лейтенанту Коху приготовить «Кенигсберг» к затоплению. Со всех орудий были сняты замки и выброшены за борт.

К этому времени «Кенигсберг» представлял из себя пылающую развалину.

Снятие людей прошло быстро и организованно. Спасательные шлюпки перевезли всех на берег, до которого было около 50 метров.

На последней шлюпке на берег доставили тяжело раненого капитана 2 ранга Лоофа. На пылающем корабле, который все еще обстреливался англичанами, оставались капитан-лейтенант Кох и старшина-минер Хегели. Они подложили подрывную шашку под головки двух торпед, зажгли бикфордов шнур и вплавь добрались до берега.

Капитан 2 ранга Лооф с берега наблюдал за гибелью своего корабля.

«Раздался глухой звук, едва различимый среди грохота рвущихся английских снарядов, — вспоминал позднее Макс Лооф. — Это был взрыв наших торпед. Дернувшись, как в смертельной конвульсии, „Кенигсберг“ накренился на правый борт и медленно погрузился в ил реки по верхнюю палубу. Кормовая часть полностью ушла под воду, носовая — выступала над поверхностью. Речная вода погасила полыхающие на корабле пожары».

Если Лоофу взрыв показался «глухим» и «едва различимым» на фоне взрывов британских снарядов, то англичанам он показался оглушительным.

«Взрыв потряс джунгли в радиусе нескольких миль, — вспоминает капитан 1 ранга Фуллертон, наблюдавший всю эту картину с мостика монитора „Северн“. — Облако

клокочущего черного дыма высоко поднялось над разбитыми мачтами и надстройками „Кенигсбергга“ и мангровыми зарослями джунглей».

«Цель уничтожена», — бесстрастно доложили артиллерийские наблюдатели.

Облака черного дыма, поднявшиеся над «Кенигсбергом», были приветствуемы громкими криками военторга на обоих мониторах. «Северн» раньше, чем приблизиться к противнику, продолжал стрельбу еще в течение около часа, не снимаясь с якоря.

Около 13:40 было отмечено семь новых взрывов, и капитан 1 ранга Фуллертон приказал «Мерсею» сняться с якоря и пройти вперед выше островка. Как только прилетел второй самолет, «Мерсей» открыл огонь, сделав 28 залпов.

К 14:20 «Кенигсберг» представлял из себя груду пылающих обломков, и адмирал поднял мониторам сигнал «возвратиться».

Когда мониторы спустились к устью Руфиджи, экипажи блокадных крейсеров, выстроившись на палубах, приветствовали их криками «Ура!». На всех кораблях были подняты флаги, объявляющие о победе.

Последний немецкий крейсер из числа развернутых в океане накануне войны был уничтожен. «В течение восьми месяцев он удачно сопротивлялся всем нашим попыткам его уничтожить и упорно сражался до конца», — отмечает официальная британская история.

ЭПИЛОГ

Английские корабли ушли из дельты Руфиджи, а на следующий день, 12 июля 1915 года, капитан 2 ранга Лооф с остатками экипажа вернулся на свой полузатопленный корабль.

Прежде всего, необходимо было похоронить погибших. Из 213 человек, находившихся в последнем бою на борту «Кенигсберга», 32 были убиты и 128 ранены.

С «непобежденного», по словам Лоофа, «Кенигсберга», прежде всего, стали снимать 105-мм орудия. Выброшенные за борт замки подняли на поверхность и по выработанной методике «туземного транспорта» отправили в Дар-эс-Салам для ремонта. Там орудия крейсера были приведены в порядок. Пять из них составили новую береговую батарею в Дар-эс-Саламе, два орудия установили в Танге, два отправили на озеро Танганьика, а одно — на озеро Виктория. Эти орудия очень укрепили артиллерийскую мощь армии ополченцев полковника фюн Леттова, продолжавшего сражаться с англичанами.

Макс Лооф, вскоре произведенный в капитаны 1 ранга, оправившись от ран, вступил в командование германской озерной флотилией на Танганьике. Полковник фон Леттов-Форбек, вскоре ставший генералом, фактически продолжал удерживать всю территорию Германской Восточной Африки, если не считать захваченного англичанами небольшого острова Мафия.

Полностью в руках немцев находилось и озеро Танганьика, где беспрепятственно хозяйничали немецкие вооруженные пароходы под командованием Макса Лоофа.

На озеро были переброшены и верные боевые спутники «Кенигсберга» — пароходики-катера «Адъютант» и «Вами». В распоряжении Лоофа было еще несколько деревянных паровых судов, которые удалось вооружить.

Огромное озеро Танганьика (или Танганьика, как оно значится в некоторых справочниках) было открыто в 1858 году английскими путешественниками Бертоном и Спиком. Площадь озера составляет 34 тысячи квадратных километров. Воды озера омывают берега Танзании, Конго, Замбии и Бурунди. Глубина Танганьики, уступая только Байкалу, доходит до 1435 метров. Средняя глубина тектонической впадины, на которой образовалось озеро, составляет 700-800 метров.

В годы Первой мировой войны один берег озера удерживали немцы, другой — англичане. Англичанам вскоре стало ясно, что, если им удастся вырвать у немцев господство над озером, то операции по овладению территорией Германской Восточной Африки

значительно упростятся. Для этого нужно было, прежде всего, уничтожить германскую озерную флотилию.

Англичане начали срочно формировать собственную флотилию, получившую позднее название «Танганьикской эскадры».

Во второй половине 1915 года в Кейптаун были доставлены два моторных катера длиной 12 м и шириной 2,5 м, вооруженные 47-мм орудием и пулеметом. Из Кейптауна они проделали путь в 2500 миль на железнодорожных платформах до города Фунгуруме в бельгийском Конго. Далее их путь продолжался на паровых локомобилях до городка Санкисия (140 миль), откуда снова по железной дороге катера доставили к реке Луалаба.

Катера поднялись на 400 миль вверх по реке, после чего «пропутешествовали» последние 180 миль по железной дороге, которая вела к небольшой бельгийской гавани Альбертвиль на западном берегу Танганьики. Гавань была защищена бельгийскими батареями.

Германские базы и войска располагались на восточном берегу озера. Личный состав флотилии состоял из трех офицеров, морского врача — специалиста по тропическим болезням и 28 матросов-добровольцев.

23 декабря 1915 года оба катера, Получившие экзотические названия «Ми-ми» и «Тоу-Тоу», были спущены на воду озера Танганьика. Быстроходные, способные дать скорость до 15 узлов и маневренные британские катера, дерзко нападая на немецкие вооруженные пароходы, уничтожали их один за другим, вынудив Лоофа с остатками флотилии укрыться на базах восточного берега.

Когда во второй половине 1917 года британские экспедиционные войска под командованием генерала Сматса развернули решительное наступление на территорию Германской Восточной Африки, вынудив генерала фон Леттова с остатками своей армии уйти на территорию Мозамбика, капитан 1 ранга Лооф попал в плен к англичанам, где находился до февраля 1919 года.

В марте 1919 года Макс Лооф и 32 уцелевших моряка из экипажа «Кенигсберга» вернулись на родину. Выступая на церемонии награждения его моряков «Железными крестами», Лооф сказал: «Мы сделали все, что могли. В течение года мы отвлекали на себя все наличные силы англичан в восточной части Индийского океана. Подобного не удавалось сделать ни одному другому крейсеру, участвовавшему в этой войне».

В сентябре 1919 года капитан 1 ранга Лооф был назначен комендантом Киля и занимал этот пост до марта 1920 года.

С октября 1920 по март 1922 года Лооф занимал должность главного инспектора минно-торпедного вооружения Рейхсмарине (Флота Веймарской Республики). На этой должности 1 января 1921 года бывший командир «Кенигсберга» был произведен в контр-адмиралы. 31 марта 1922 года контр-адмирал Лооф ушел в отставку с производством в вице-адмиралы.

Умер Лооф 20 сентября 1954 года в Берлине в возрасте 80 лет. Как и всякий офицер, командовавший в годы войны крейсерами-рейдерами, Макс Лооф оставил после себя множество легенд. Как всегда, это были легенды о несметных сокровищах, зарытых где-то на безымянных атоллах, затерянных в океане. Хотя в списках оборудования и материальных ценностей, переданных капитаном 1 ранга Лоофом генералу фон Леттов-Форбеку, было отмечено все, вплоть до 20 кг перца из камбуза, там не было ни пфеннига наличных денег. Касса крейсера куда-то исчезла.

А ведь рейдеры, развернутые германским командованием в мировом океане еще до начала войны, были снабжены очень большими суммами денег, причем, в золотых и серебряных монетах. Это было своего рода оружие, не менее грозное, чем артиллерийские орудия.

Если крейсеру предстояло куда-то зайти, чтобы отстояться, получить информацию или пополнить запасы воды и продовольствия, то лучшей гарантией взаимопонимания и последующего молчания местных туземных властей должны были стать деньги. Кроме того, Лооф снял кассу и кучу почтовых переводов с английского парохода «Сити оф Винчестер». Однако, в передаточных ведомостях на имя генерала фон Леттова-Форбека после гибели «Кенигсберга» какие-либо наличные деньги не упоминались вообще.

Английский писатель Уильям Трейвис, пытавшийся расследовать эту темную историю в своей книге «Сокровища Сейшельских островов», утверждает, что Лооф, поняв, что его песенка так или иначе спета, когда в сентябре 1914 года у него кончился уголь, припрятал наличные на крохотном островке Успения, что в 20 милях от атолла Альдабра. В качестве доказательства Трейвис приводит следующий случай. (См. И.В.Можейко, «В Индийском океане».)

В 1949 году в городе Махе на Альдабре появилась пожилая супружеская пара из Германии — господин и госпожа Умфельд. Цель их визита на архипелаг была необычной. Они хотели нанять небольшое судно для того, чтобы совершить поездку на необитаемый островок Успения.

Условия, поставленные гостями из Германии, насторожили местных судовладельцев. Хозяин судна не должен был сопровождать Умфельдов в их прогулке на островок, и никто из команды не имел права сходить на берег, пока на нем будет находиться супружеская пара из Германии.

На такие условия никто из судовладельцев не соглашался, что привело супругов Умфельд в отчаяние. Они уверяли, что отлично знают эти места, что сам господин Умфельд служил когда-то на флоте и у него даже есть секретная карта этих вод и самого островка, выпущенная германским Адмиралтейством еще в кайзеровские времена. Эту карту Умфельд демонстрировал всем желающим, и она оказалась гораздо более подробной, чем все современные карты острова Успения. В последней попытке осуществить свой план Умфельды обратились к богатому австрийцу, который, уйдя на покой, жил в собственной вилле в окрестностях города Махе.

Когда австриец спросил супругов, чем их так заинтересовал забытый Богом и людьми островок, господин Умфельд признался, что желает устроить там нечто вроде санатория для отставных немецких морских офицеров.

Объяснение было совершенно абсурдным хотя бы потому, что Умфельд, обладая столь подробной картой острова, не мог не знать, что на нем нет ни пресной воды, ни растительности, тогда как в том же Индийском океане существовало множество атоллов, куда более удобных и приятных для поселения. В итоге, как уверяет Уильям Трейвис, Умфельды не смогли убедить австрийца оказать им содействие на выдвинутых ими условиях и через несколько дней покинули Махе.

Удалось ли им, в конце концов, добраться до островка Успения — неизвестно. Трейвис уверяет, что, узнав об этом визите, он сделал запрос в германский военно-морской архив, был ли среди офицеров «Кенигсберга» человек по фамилии Умфельд. Ответ, полученный Трейвисом из архива, якобы гласил, что часть архива была уничтожена во время бомбежек Гамбурга союзной авиацией в годы Второй мировой войны и установить, был ли среди офицеров крейсера «Кенигсберг» господин по фамилии Умфельд, не представляется возможным.

Это более чем странно, поскольку список офицеров «Кенигсберга» публиковался в периодической печати Германии и в специальной литературе, посвященной крейсерским операциям Первой мировой войны.

Даже в распоряжении автора этих строк, прожившего почти всю сознательную жизнь за «железным занавесом», этот список есть. (См. Приложение "Б"). И можно с уверенностью

сказать, что офицера с фамилией Умфельд на «Кенигсберге» не было. Эриих-Отто Умфельд — зять командира «Кенигсберга», плававший до начала Второй мировой войны штурманом германского торгового флота.

Что касается самого Макса Лоофа, то известно, что в 1925 году с группой моряков, служивших ранее на «Кенигсберге», он, как говорится, совершил поездку «по местам боевой славы».

Группа ветеранов добралась на английском почтовом лайнере до Мадагаскара. Там, получив разрешение британских властей, отставной вице-адмирал Макс Лооф и его бывшие подчиненные добрались до достопамятного острова Мафия, откуда совершались регулярные (раз в две недели) рейсы в дельту Руфиджи. Однако, маршруты этих рейсов проходили достаточно далеко от останков «Кенигсберга».

Тогда непоколебимые ветераны наняли судно. Это был колесный пароходик под названием «Солнечный пигмей», специально для этой цели снятый с регулярной линии.

Все это стоило совсем не дешево, но бывшие «кенигсбергцы» готовы были идти на любые расходы, лишь бы еще раз увидеть обгоревшие, развороченные и разворованные останки своего прославленного корабля. В доказательство этого они уплатили судовладельцу понесенные убытки и заплатили за недельный фрахт «Солнечного пигмея».

Пароходик был нагружен снедью и пивом, а ветеранов крейсера сопровождал нанятый на острове Мафия оркестр из четырех человек. 18 августа 1925 года «Солнечный пигмей» покинул Тиренскую бухту и вошел в рукав Ссимба-Уранга.

«Кенигсберг» стоял в полузатопленном состоянии с креном на правый борт, как бы отстраняясь от берега, точно так же, как видели его последний раз моряки его экипажа, уходя навсегда в джунгли Восточной Африки.

Ветераны развернули старый кайзеровский военно-морской флаг, оркестр сыграл пару полузабытых маршей (по привезенным нотам), пивные кружки сошлись в память погибших; и это все, что известно об экспедиции «Солнечного пигмея».

Пароходик пробыл на месте старой стоянки «Кенигсберга» целую неделю.

Чем вице-адмирал Лооф и его подчиненные эту неделю занимались, так и осталось неизвестным. Известно, что на останки «Кенигсберга» они не поднимались, но побывали на некоторых островках дельты, где еще сохранились следы былых орудийных позиций и пулеметных гнезд, валялись человеческие кости, пробитые пробковые шлемы, обрывки обмоток и прочий мусор, который оставляют периоды человеческого безумия, именуемые войнами.

Мне представляется невероятным, чтобы Макс Лооф мог присвоить кассу «Кенигсберга», а в равной степени и кассу захваченного парохода «Сити оф Винчестер». Будь это так, то немедленно по прибытии на родину он был бы не произведен в контр-адмиралы, а разжалован в рядовые и отправлен за решетку.

Тогда чем же он занимался целую неделю в дельте Руфиджи через десять лет после последнего боя «Кенигсберга» и зачем посылал на островок Успения своего зятя в 1949 году?

Кроме больших тайн уходящий XX век оставил миллионы маленьких. И если у больших тайн еще есть какие-то шансы быть разгаданными, то маленькие тайны потоком уходят в историю на вечное забвение.

* * *

«Кенигсберг» простоял на илистом дне дельты Руфиджи до 1960 года, когда правительство Танзании, получив из ФРГ необходимые материалы, приступило к разборке

корабля. Работы были завершены в 1963 году. Кормовая металлическая плита с надписью «Кенигсберг» была отправлена в Германию и вмонтирована в стелу памятника в Лабое.

Оперативно-тактические данные легкого крейсера «Кенигсберг»

Водоизмещение: 3390 т (стандартное), 3814 т (полное).

Главные размерения: 114,8х 13,2 х 3,2 м.

Скорость максимальная; 23 узла (двухвальная энергетическая установка, паровая машина тройного расширения, 11 котлов военно-морского типа, 12000 л.с., 820 тонн угля).

Вооружение: десять 105-мм орудий, восемь 52-мм орудий, два 450-мм торпедных аппарата.

Бронирование: щиты на орудиях — 50 мм, палуба — 20-30 мм, боевая рубка — 100 мм.

Дальность плавания: 5750 миль при скорости 12 узлов.

Экипаж: 14 офицеров и 308 матросов.

Список офицеров легкого крейсера «Кенигсберг», служивших на нем с июля 1914 по июль 1915 годов.

Командир: капитан 2-го ранга Лооф.

Старший офицер: капитан-лейтенант Кох (Георг).

Старший штурманский офицер: капитан-лейтенант Генрихе.

Старший артиллерист: старший лейтенант Апель.

Артиллерийские офицеры: старший лейтенант Ангель,
старший лейтенант Рименер (погиб),
старший лейтенант Фройнд (погиб),
лейтенант Коц,
лейтенант Шляме,
лейтенант Вениг.

Старший инженер-механик: капитан 3-го ранга Шиллинг (Густав).

Инженер: капитан-лейтенант Водман.

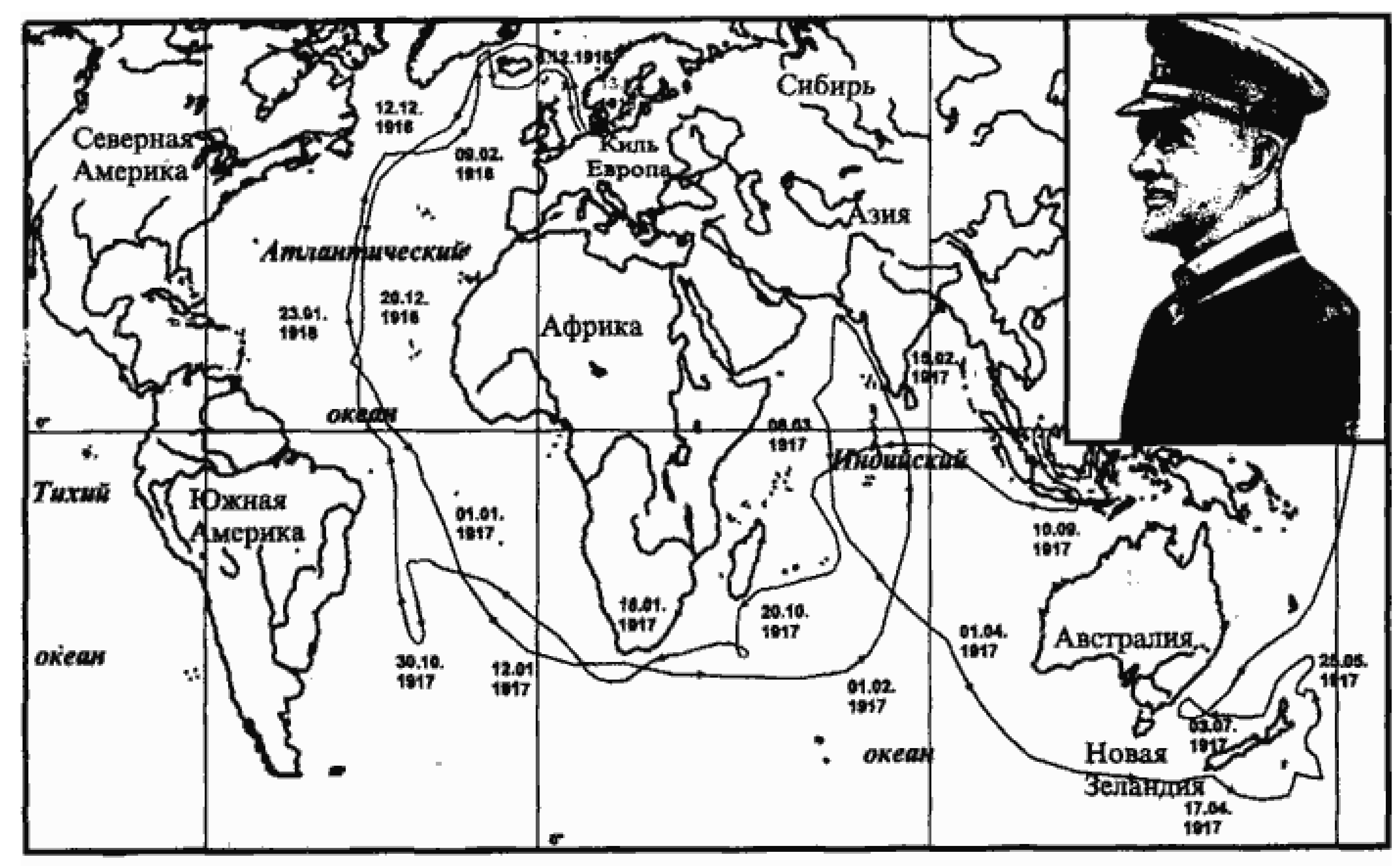
Корабельный врач: доктор Гнерих.

Ревизор: лейтенант Христиансен.

Призовая команда: старший лейтенант резерва Герм,
лейтенант резерва Йегер (погиб),
лейтенант резерва Шпроцхоф,
старший врач Френкель,
лекарь Зайт

СОКРОВИЩА КАПИТАНА НЕРГЕРА

ОКЕАНСКИЙ РЕЙД ОДИНОКОГО ВОЛКА



Карта плавания вспомогательного крейсера «Вольф»

Капитан второго ранга Карл-Август Нергер родился в 1875 году в Ростоке. Приморские города сами по себе являются главным стимулом для молодых людей попробовать свои силы на службе в военном или торговом флоте. Все флоты мира черпают свои кадры главным образом из юношей портовых городов. Любой мальчишка, чье детство прошло под гудки пароходов и визг ревунов боевых кораблей, лязг башенных кранов и грохот клепальных молотов из-за высоких лесов стапелей, стремится на флот, считая морскую службу единственной достойной настоящего мужчины.

Карл-Август Нергер не был исключением. В 1893 году он поступил в военно-морскую школу в Киле, а в 1897 году, уже будучи корабельным гардемарином, получил назначение на канонерскую лодку «Илтис», несущую службу в дальневосточных водах. Там Нергер был произведен в офицеры, а в 1900 году — уже лейтенантом, штурманом «Илтиса» — принимал участие в подавлении Боксерского восстания...

Начало Первой мировой войны застало Нергера капитаном третьего ранга в должности командира легкого крейсера «Штеттин», на борту которого он получил боевое крещение, приняв участие в неудачном для немецкого флота сражении в Гельголандской бухте 28 августа 1914 года, когда германским легким крейсерам пришлось сражаться с линейными крейсерами англичан. В дальнейшем капитан третьего ранга Нергер, продолжая командовать «Штеттином», эскортировал выходящие на патрулирование подводные лодки, сражался на

Балтике с кораблями русского флота, обстреливал Либаву и Ревель, чудом избегая русских мин и подводных камней...

В феврале 1916 года Нергер был произведен в капитаны второго ранга. Он был вызван в Берлин, где ему предложили принять командование вспомогательным крейсером «Вольф», прорваться на нем в открытое море через британскую блокаду и начать беспощадную войну против британского судоходства на просторах мирового океана.

Все это очень романтично выглядело накануне войны и в первые месяцы боевых действий, когда вся германская и мировая пресса взахлеб рассказывала о непобедимой океанской эскадре адмирала фон Шпее, разгромившего англичан у далекого мыса Коронель; о неуловимых и дерзких рейдерах «Эмдене», «Карлсруэ» и «Кенигсберге», топящих и захватывающих чуть ли не ежедневно английские пароходы с ценнейшими военными грузами.

Но сейчас уже была не осень 1914 года, а весна 1916. Легендарная эскадра адмирала Шпее давно была полностью уничтожена, а немногие уцелевшие, служившие на ее кораблях, томились в английском плену. На рифах Кокосовых островов покоились останки некогда легендарного «Эмдена», а его доблестный экипаж вместе с командиром были разбросаны по лагерям военнопленных. Океан поглотил «Карлсруэ», превратив его в корабль-призрак, а из мутной воды африканской реки Руфиджи торчали трубы и мачты взорванного «Кенигсберга».

Пиратская романтика закончилась. Всего полгода понадобилось англичанам, чтобы очистить Океан от германских корсаров первой войны. Почти столько же им понадобилось, чтобы загнать весь Флот Открытого моря Германии в его базы, откуда он не осмеливался показаться со времен сражения у Доггер-Банки в январе 1915 года.

Удавка британской морской блокады душила Германию, а парализованный страхом немецкий флот не делал практически никаких попыток сбросить эту удавку со своей страны...

Положение изменилось к началу 1916 года, когда командующим германским Флотом Открытого моря стал способный и агрессивный адмирал Рейнгард Шеер решительный сторонник активных действий вверенных ему кораблей. Среди первых же мероприятий нового командующего был приказ о возобновлении «корсарских» операций в океане против британского судоходства.

«Безумие» — таков был вывод штабных специалистов. Ни одного крейсера из состава Флота Открытого моря и соединений, воюющих на Балтике, выделить для этой цели при нынешней оперативной обстановке просто невозможно. Но даже, если бы это и было возможно, надо помнить, что сейчас уже не август 1914.

Англичане давно навели порядок в своих тылах: десятки их крейсеров прикрывают все основные линии морских коммуникаций, превращая операции надводных рейдеров в простое самоубийство.

Шеер не соглашался с подобными выводами оперативников своего штаба. Конечно, с тем размахом, с каким планировалось это дело до войны, и даже с тем, с каким оно проводилось в первые месяцы войны, действия надводных рейдеров сейчас уже не организовать. Но говорить, что подобные операции вообще невозможны, тоже нельзя.

Командующий был согласен с тем, что действия боевых крейсеров сейчас неосуществимы по ряду самых веских причин: их мало, их действия в океане невозможно обеспечить, не говоря уже о том, что ныне, в 1916 году, когда идет разработка плана решительного сражения с Гранд Флитом, расходовать крейсера первой линии в подобных операциях, мягко говоря, неблагоразумно. Но в рейдерской войне вполне можно использовать вспомогательные крейсера — вооруженные торговые суда, которые не так заметны, как боевые корабли, обладают хорошей автономностью и достаточной скоростью. А их потеря не будет столь болезненно воспринята, как потеря крейсера специальной постройки.

Кроме того, считал командующий, сейчас очень благоприятный момент. Англичане почти забыли о надводных рейдерах, и есть шансы снова поймать их врасплох на океанских просторах.

В самый канун 1916 года в океанский рейд были посланы два вспомогательных крейсера: «Меве» и «Вольф». Последний был переоборудован во вспомогательный крейсер из бывшего английского сухогруза «Белгравия», но ему сразу же не повезло. Не успев выйти в море, «Вольф» сел на мель в устье Эльбы и получил такие серьезные повреждения, что о его боевом использовании не могло быть и речи.

Между тем, ушедший в океан «Меве» благополучно вернулся в Германию 4 марта 1916 года с весьма впечатляющими достижениями. Ему удалось уничтожить пятнадцать торговых судов противника общим водоизмещением 57520 брутторегистровых тонн, а на одной из выставленных рейдером мин подорвался и затонул британский броненосец «Кинг Эдвард VII».

«Меве» начали готовить ко второму рейду, надеясь на еще большие успехи. Кроме того, его успехи побудили Шеера выделить для переоборудования во вспомогательный крейсер еще одно торговое судно. Им оказался немецкий сухогруз «Вахтфельс» водоизмещением 5809 тонн, построенный в 1913 году. Судно имело длину 135 метров, паровую машину тройного расширения и скорость 10,5 узла.

Отбросив все предрассудки, его переименовали в «Вольф», хотя бывалые моряки, памятуя о предыдущем «Вольфе», севшем на камни, многозначительно покачивали головами. Однако капитан второго ранга Нергер, назначенный командовать этим вторым «Вольфом», не был суеверным и даже, после нескольких месяцев перестроечных работ, назначил выход в море на пятницу, 22 ноября 1916 года. За это время на «Вольфе» установили пять 150-миллиметровых орудий, четыре 500-миллиметровых торпедных аппарата. Корабль принял на борт 465 мин и, что самое главное, гидросамолет, чего Нергер добился с огромным трудом. Еще труднее было найти опытного пилота, способного взлетать с океанской волны и садиться на нее. Ни у кого не было подобного опыта, поскольку «Вольф» был первым германским кораблем, выходящим в океанский рейд с самолетом на борту. Этот гидроплан немедленно окрестили «Вольфхен» («Волчонок»).

I

Как уже говорилось, капитан второго ранга Нергер был выше всех предрассудков и суеверий и назначил выход вспомогательного крейсера «Вольф» на пятницу 22 ноября. Однако, каждый из трехсот пятидесяти четырех человек, составлявших экипаж нового вспомогательного крейсера, был этим обстоятельством весьма удручен, считая пятничный выход плохим предзнаменованием, особенно памятуя о судьбе предыдущего «Вольфа». Нергеру пришлось очень быстро убедиться в том, что правы оказались его суеверные подчиненные, а не он.

Не успел «Вольф» выйти за линию германских дозоров, как в одном из его угольных бункеров вспыхнул пожар. Взять пожар под контроль не удалось, он перекинулся на другой бункер и начал угрожать настоящей катастрофой. Нергер счел за благо вернуться обратно в базу. Один отсек пришлось затопить, но пожар продолжался и локализовать его все не удавалось.

В порту пожар быстро погасили, перегрузили уголь и 30 ноября снова вышли в море.

Погода благоприятствовала выходу — над морем висел густой туман, видимость не превышала тридцати метров. Серые тени кораблей, мимо которых проходил «Вольф», быстро растворялись в молочной дымке.

Туман был настолько густым, что Нергер, помня о печальной судьбе предыдущего «Вольфа», вынужден был, не искушая собственную судьбу, встать на якорь. Он становился суеверным. К полудню погода немного прояснилась, и Нергер приказал сниматься с якоря.

Однако, примерно через полчаса туман снова сгустился до такой степени, что Нергер не решился в таких условиях пройти через линию защитных минных заграждений. Пришлось опять ложиться на обратный курс.

«Бог троицу любит», — решил Нергер и, как только туман стал немного подниматься, снова приказал дать ход. «Вольф» малым ходом, временами останавливаясь, продвигался к выходу в открытое море, что удалось сделать только к вечеру.

Прошли на малом расстоянии мимо германских сторожевых кораблей передового дозора и оставили их за кормой, даже не обменявшись традиционными пожеланиями счастливого плавания. Дозорные, конечно, были уведомлены о выходе, но знали только то, что мимо них пройдет немецкое судно. Что за судно и куда оно направляется, дозорные не имели понятия: Многое, если не все, зависело от секретности операции.

Еще некоторое время дозорные корабли виднелись за кормой «Вольфа», а затем растаяли за горизонтом. И «Вольф» остался один.

Путь вспомогательного крейсера лежал через Северное море. Погода, как назло, внезапно стала тихой и ясной, и, хотя английских блокадных кораблей видно не было, их переговоры четко принимала радиостанция «Вольфа». Они явно находились где-то поблизости.

Но пока все шло хорошо, и «Вольф» продолжал идти на север своим полным ходом — не таким уж маленьким для сухогруза того времени — чуть более десяти узлов.

К счастью, вскоре погода резко переменилась. Налетел северо-восточный шквал, ход пришлось уменьшить до семи узлов. Плестись на такой скорости в зоне самого интенсивного патрулирования противника было просто бесподобно. Кроме того, «Вольф», который был перегружен углем и разными запасами, необходимыми для длительного автономного рейда, захлестывался волнами и нещадно раскачивался, изнуряя экипаж приступами морской болезни. А впереди еще лежали обширные минные заграждения, выставленные англичанами для обеспечения блокады. В такую погоду даже слабое минное заграждение угрожает любыми неожиданностями, а малая скорость корабля делает роковой любую встречу даже со слабым противником, поскольку предоставляет англичанам достаточно времени для сосредоточения сил.

Тем не менее, Нергер настолько верил в свое везение, что ни на секунду не сомневался в благополучном исходе прорыва в океан. Какая разница, идти со скоростью семь узлов или полным ходом, составляющим всего десять узлов? Любой военный корабль догонит и уничтожит «Вольф» без всяких усилий. «Вольф» можно считать погибшим, даже если его заметят английские или нейтральные рыбаки и позаботятся сообщить об этом командованию британских патрульных сил, стерегущих выходы из Северного моря. Поэтому все, что оставалось делать, это верить в удачу, в счастливую звезду, в любовь капризной Фортуны и во все прочее, что веками определяет успех морских авантюр.

Через несколько часов погода улучшилась. Ветер стих, море успокоилось, дав возможность следовать десятиузловым ходом. Но не успели на «Вольфе» перевести дух, как налетела новая буря, на этот раз с запада.

Пришлось снова уменьшить ход. На этот раз пришлось еще хуже, чем накануне. Ежесекундно на палубу «Вольфа» с шумом обрушивались тысячи тонн воды. Волны, поднимая корму, обнажали захлебывающиеся винт машины. Корабль клало с борта на борт, в каютах и кубриках все ходило. В непрекращающемся вихре соленых брызг было трудно дышать, корабль стонал и скрежетал — казалось, что он готов развалиться. Ударом волны смыло за борт спасательный плот с автоматическим фальшфеером. На «Вольфе» этого не заметили и были сильно удивлены, когда вблизи от них вспыхнуло пламя фальшфеера и исчезло, уносимое ветром за корму. Затем смыло плот с кольцевым освещением. И снова пламя вспыхнуло рядом с бортом «Вольфа», что было совсем некстати, так как Нергер хотел

пройти через минные заграждения незамеченным. Огни светились примерно в течение получаса, предательски указывая в ночи место корабля. Приходилось в очередной раз надеяться на удачу, поскольку предпринять что-либо было невозможно.

И, как будто всего этого было недостаточно, внезапно налетел снежный буран, а температура воздуха резко понизилась. «Вольф» немедленно превратился в ледяную гору, что сделало практически невозможным любое передвижение по палубе. Кроме того, обледенели и орудия, а это делало вспомогательный крейсер — в случае встречи с противником — фактически беззащитным.

Ураганный ветер, задувавший с запада, сменился норд-остом столь же ураганной силы. Расчеты Нергера показали, что «Вольф» сбился с графика движения более чем на двадцать часов.

Время от времени Нергер приказывал включать навигационные и палубные огни, чтобы создать у стороннего наблюдателя впечатление о встрече с нейтральным пароходом.

Наконец удалось пройти английские заграждения, но буря продолжала бушевать. Временами создавалось впечатление, что она ослабевала, но через минуту она вновь налетала с удвоенной силой, как бы пытаясь сделать все возможное, чтобы не выпустить «Вольф» в океан. Медленно, рывками, зарываясь в волны, «Вольф» упорно пробивался вперед.

Когда буря утихла, на «Вольфе» своими средствами отремонтировали множество мелких повреждений. Нергера более всего беспокоило, что была вдребезги разбита большая часть посуды. Командир «Вольфа» рассчитывал захватить большое количество пленных и опасался, что их не из чего будет кормить. Последующие события показали, что Нергер беспокоился напрасно. Чего-чего, а посуды на «Вольфе» оказалось с избытком...

10 декабря 1916 года вспомогательный крейсер «Вольф» прорвался в открытый океан, благополучно миновав все дозоры и минные заграждения англичан. Оказавшись на просторах Атлантики, Нергер в целях экономии угля приказал вывести из действия один из трех котлов. Он хорошо знал главную заповедь океанского рейдера: экономить на всем — на угле, воде, продуктах и прочих запасах, которые так сложно восполнить в открытом море...

Все последующие дни Нергер вел корабль на юг. Никаких происшествий не было. Иногда на горизонте появлялись пароходы, спешащие из Америки в Европу и обратно. Нергер старался их избегать. Поскольку подчиненным ничего не было известно о намерениях и планах своего командира, они удивленно переглядывались и даже позволяли себе неодобрительно покачивать головами. Они не понимали, почему Нергер шарахается от тех судов, которые должен топить и захватывать. Нергер не хотел поднимать переполох раньше времени, особенно, в зоне, где было очень много английских боевых кораблей.

Плохая погода продолжала гнаться за «Вольфом» из Северного моря через всю Северную Атлантику. Если в начале пути на мостике царило напряжение, то ныне оно вылилось в то, что Нергер определил как состояние созерцательности — нечто среднее между напряженностью и скукой. Встречи с врагом никто не боялся — «Вольф» был вооружен не хуже любого легкого крейсера. Беда была в том, что в случае получения повреждений, идти на ремонт было некуда, а потому нужно было проявлять предельную осторожность.

В «Конских широтах» «Вольф» неожиданно наткнулся на полузатопленный обгоревший корпус парусника. Мачт не было, и только над уцелевшим бушпритом свисал обрывок кливера. На корме было название «Эсберн Снар». Нергер обошел парусник со всех сторон, но из-за сильной волны не стал высаживать на него своих людей. Кто-то из офицеров предложил добить парусник артиллерией, но Нергер отказался.

«Английский премьер уверял, — заметил командир „Вольфа“, — что эта война продлится двадцать лет. Поэтому нужно экономить боеприпасы». Ему действительно было жалко тратить снаряды на эти обломки.

В Рождественскую ночь на борту устроили праздник, на котором не хватало только елки и традиционных подарков. Конечно, об этом можно было позаботиться заранее, но за всеми делами накануне выхода у Нергера рождественские подарки просто вылетели из головы, а все остальные просто ничего не знали о том, куда и насколько собирается уходить их корабль и поэтому ни о чем не побеспокоились. Впрочем, поскольку никто на подарки не рассчитывал, то и недовольных не было.

Все личные дела и желания отошли на второй план. Единственным желанием был успех операции. Но, все-таки, на борту царила праздничная атмосфера. Из кусков дерева смастерили несколько елок, которые, будучи покрашенными в зеленый цвет, выглядели вполне прилично. Свечей было полно, равно как и маленьких электролампочек, пошедших на гирлянды. Кроме того, была оформлена праздничная газета, значительно развеявшая тоскливую монотонность корабельной жизни.

В офицерской кают-компании праздник Рождества был несколько омрачен — загорелась «елка», которая, по общему мнению, выглядела изумительно. Впрочем, об этом инциденте быстро забыли и повеселились на славу. Не хватало только снега, поскольку «Вольф» уже спустился в тропические широты, где температура стояла плюс тридцать градусов.

На немецких легких и вспомогательных крейсерах пастора по штату не полагалось. Его обязанности в случае необходимости выполнял командир корабля.

Поэтому Нергер организовал краткое богослужение и обратился к экипажу с «Рождественской проповедью», где больше говорил о сражавшейся в кольце фронтов Германии, чем по существу.

В разгар торжеств праздник пришлось временно прервать, так как на горизонте было обнаружено какое-то судно. Из радиоперехвата было известно, что в этом районе патрулируют несколько английских крейсеров, базировавшихся на островах Зеленого Мыса. Приходилось быть начеку.

Между тем, «Вольф» уже приближался к экватору, и Нергер не мог игнорировать это событие без традиционного праздника Нептуна. Кстати, сам он ранее несколько раз приближался к экватору, но не пересекал его и должен был пройти «крещение» вместе с многими другими «неофитами». Еще будучи младшим офицером, Нергер проходил «крещение» при пересечении тропика. Но экватор — есть экватор! Нептун шуток не любит. Необходимо было подготовиться к новому празднику.

Прежде всего, необходимо было составить список всех «неофитов», впервые пересекающих экватор. Многие из них совсем не жаждали «крещения» и под любым предлогом пытались от него уклониться. Но никакие увертки не помогали. Каждый, кто уверял, что уже пересекал экватор, должен был либо представить свидетелей, либо «Диплом», выданный Нептуном и заверенный капитаном того судна, на котором он переходил экватор. Если же, вопреки уверениям, моряк не мог представить ни свидетелей, ни «свидетельства», то ему полагалась особо строгая процедура «крещения».

По традиции, первым на борту «Вольфа» накануне перехода экватора появился Тритон в" качестве посланца Нептуна. Одетый в фантастические одежды, сделанные главным образом из постельного белья, Тритон представился Нергеру и сообщил, что Бог Нептун собирается вместе со своим Двором посетить корабль, дабы засвидетельствовать праздничное крещение всех членов экипажа, впервые пересекающих экватор. Его величество ожидает, что его примут со всеми приличествующими его высокому положению почестями.

Капитан второго ранга Нергер вручил Тритону список «неофитов», возглавляемый им самим, и заверил, что посещение Нептуном является честью для его корабля, и он, командир,

приложит все усилия, чтобы пребывание Нептуна на борту «Вольфа» было как можно более приятным. Затем Тритону вручили пару бутылок пива и пачку сигарет, и он удалился вместе со своей свитой.

На следующий день в ожидании Нептуна на вспомогательном крейсере царило радостное возбуждение. Море было спокойным, на бездонно голубом тропическом небе ярко сверкало солнце.

И вот появился Нептун под руку со своей супругой-царицей, сопровождаемый многочисленной свитой. Капитан второго ранга Нергер заметил, что Бог Морей очень похож на своего вчерашнего посланца. Правда, теперь Нептуна украшала длинная борода, придавая владыке океана весьма почтенный вид, а локоны его супруги, сделанные, как и борода Нептуна, из мочала, свисали до самой палубы. Царственную пару сопровождали в основном морские черти, измазанные сажей и жиром, блестевшим на солнце.

Около Нептуна суетился его придворный шут во фраке и цилиндре с лягушачьими руками и ногами. Бросался в глаза также и придворный цирюльник, размахивающий огромной деревянной бритвой, и глашатай, объявляющий громким голосом волю Бога Морей.

Нептун и его свита, сопровождаемые Нергером, прошли вдоль строя экипажа, а затем Бог Морей забрался на трап, сооруженный у грузового люка, и объявил, что можно приступать к обряду крещения.

Первым через обряд крещения пришлось пройти самому Нергеру. Все, как он вспоминал позднее, обошлось сравнительно благополучно. Ему вручили огромный бинокль, сделанный из двух бутылок шампанского. Нептун «приказал» командиру «Вольфа» смотреть через этот бинокль в море и объявить, когда он увидит экватор. Нергер поднял бутыли, из которых на него полилась вода. Нергер промок с головы до ног. Но это был еще «щадящий ритуал» — специально для командира. Другим пришлось похуже. Рядом с грузовым трюмом из парусины был сооружен бассейн полутораметровой глубины, доверху наполненный водой. Перед бассейном «придворный цирюльник» развел мыльную пену, сдобренную сажей, машинным маслом и мазутом. А на другом конце бассейна был натянут ветровой конус. Измазанного черной пеной неофита бросали в бассейн, где подвергали «бритью», а затем заставляли пролезть через конус. Но едва несчастный залезал в конус, как спереди и сзади его начинали поливать из пожарных шлангов, а когда он ухитрялся высунуть из воды физиономию, чтобы глотнуть воздуха, ее снова мазали черной пеной для бритья...

После завершения крещения наступила более приятная часть ритуала с выдачей дипломов и памятных значков, сделанных в корабельной мастерской. Морские черти, сопровождающие Нептуна были одарены снедью и сигаретами, чтобы им было чем заняться на дне морском, не устраивая от безделья бурь и ураганов.

Затем Нергер произнес заключительную речь, благодаря Нептуна за «крещение» экипажа, и Бог Морей величественно удалился со всей своей свитой.

II

Без каких-либо приключений вспомогательный крейсер «Вольф» добрался до южно-африканских вод.

Было 16 января 1917 года. Море было спокойным, на небе ни облачка, погода стояла ясная, видимость составляла почти тридцать миль. Вечером прямо по курсу сигнальщики заметили дымы. Вскоре уже можно было различить семь судов, идущих в кильватер друг другу, среди которых выделялся огромный двухтрубный лайнер. Судя по всему, это был английский конвой, перевозящий в Европу части Австралийского корпуса. «Вольф» уже хотел было совершить прыжок на добычу, но сигнальщики вовремя заметили впереди колонны английский броненосный крейсер, связываться с которым в планы Нергера совсем не входило.

«Вольф» прошел мимо конвоя, изображая из себя обычное торговое судно. Нергер приказал слегка изменить курс, чтобы уйти подальше от столь неприятного соседства. Когда конвой, наконец, исчез за гранью северного горизонта, Нергер облегченно вздохнул. Если бы они открыли по конвою огонь, то наверняка были бы уже на дне. Для торгового судна, каким в сущности являлся «Вольф», вступать в бой с броненосным крейсером было бы откровенным самоубийством.

«Вольф» находился теперь на оживленном морском пути у мыса Доброй Надежды и, следуя в Индийский океан, уклоняясь от встречных дымков, ставил за собой мины. Поскольку германских судов в океане давно не было, на выставленные мины могло наткнуться только судно противника, или, в худшем случае, нейтральное. Но, поди потом разберись, кто эти мины ставил. Тем более, что почти все так называемые «нейтралы» прямо или косвенно работали на англичан.

Деятельность «Вольфа» быстро принесла плоды. Уже 27 января радисты вспомогательного крейсера перехватили радиограмму, сообщавшую о появлении у Кейптауна немецких подводных лодок. Сначала это сообщение вызвало у Нергера недоумение: как могли подводные лодки появиться на таком отдалении от своих баз? Потом все стало ясно. Корабли англичан стали подрываться на минах, и в штабах почему-то решили, что они подверглись атакам подводных лодок. Нергер так и не понял, как англичане с их морским опытом перепутали мины с торпедами. Позднее даже утверждалось, что на этих минах подорвался и погиб второй по величине английский лайнер «Аквитания», имевший на борту более тысячи австралийских солдат. Об этом сообщили пленные, попавшие позднее на борт «Вольфа». На самом «Вольфе» никто, конечно, ничего толком не знал.

Правда, еще одним косвенным подтверждением этому был запрос в Британском парламенте Первому лорду Адмиралтейства о гибели лайнера линии «Кунард». Первый лорд в своей обычной манере ответил, что не намерен сейчас обсуждать этот вопрос. Правда, версию о подводных лодках англичане быстро отбросили, но стали подозревать в постановке мин нейтральные пароходы, неделями задерживая их в портах и производя обыски. Порой нейтральным капитанам предъявлялись прямые обвинения в том, что именно они ставили мины.

А на борту «Вольфа» 27 января состоялся еще один праздник — день рождения кайзера Вильгельма II. Несмотря на свежую погоду, матросы в парадной форме были построены на шканцах, выслушали торжественную речь командира и прокричали традиционное троекратное «Ура!» в честь Императора. Матросам был подан праздничный обед.

Затем потекли унылые будни. Главной задачей было поддержание корабля в боеспособном состоянии. Постоянно проводились учения, офицеры дополнительно занимались с матросами, разъясняя им военную обстановку в Восточной Африке, рассказывая о географии здешних мест, об особенностях Индийского океана. В свободное время, когда позволяла погода, на палубе играл корабельный оркестр. Штатного оркестра на «Вольфе», разумеется, не было. Нергер организовал его из любителей-дилетантов. Однако постепенно оркестранты стали играть, как настоящие профессионалы.

Временами «Вольф» стопорил ход, давая возможность механикам произвести незначительные ремонтные работы в машине. В этот момент над «Вольфом» начинали кружиться целые стаи альбатросов. Матросы ставили на палубе силки и поймали несколько птиц, которых вскоре, впрочем, отпустили. Многие пароходы, ловя альбатросов, окольцовывали их, чтобы выяснить, на какие расстояния эти птицы перемещаются. На «Вольфе», естественно, решили воздержаться от подобных научных изысканий.

С неба «Вольф» осаждался альбатросами, а в воде вокруг него крутилась целая стая акул. Так что в развлечениях недостатка не было!

А в один прекрасный день на корабле прозвучал сигнал: «Человек за бортом!»

Правда, речь шла не о людях, а о двух утках, сбежавших с корабельного камбуза, что могло проделать огромную брешь в обеденном меню. К счастью, их удалось отловить...

«Вольф» шел на северо-восток, держа курс к Цейлону. По пути на корабль обрушился ураган «Мавритай». Нергер надеялся, что эта чаша минует «Вольф», но ураган вопреки всем наблюдениям, проведенным за минувшее столетие, внезапно изменил курс таким образом, что вспомогательный крейсер оказался прямо в его центре. Хорошо, что «Вольф» уже не был перегружен минами и углем, что позволило ему продемонстрировать прекрасную мореходность. Огромные валы разбивались о его форштевень, а брызги даже не долетали до мостика. Ураган прошел так же быстро, как и появился. Океан стал снова тихим и спокойным, как по волшебству.

В середине февраля «Вольф» подошел к району, где сходились судоходные пути, ведущие в Коломбо. Следуя вдоль цейлонского побережья, Нергер выставил еще несколько минных заграждений. В ходе выполнения этой операции пришлось пережить несколько весьма неприятных моментов. Ночи стояли темные, что позволило Нергеру подобраться почти к самому берегу, ставя мины у входа в порт. Внезапно на берегу вспыхнули два прожектора, начав своими лучами прощупывать темноту ночи. Оцепенев, все на мостике «Вольфа» следили за лучами прожекторов, понимая, что еще секунда, и их засекут. Через мгновение сноп света ударил в лицо всем, находившимся на мостике «Вольфа». Корабль был освещен столь ярко, что Нергер не сомневался в том, что на берегу быстро поймут, кто перед ними. Однако, ничего не произошло. Слепящий луч подержал «Вольф» минуту, которая показалась Нергеру вечностью, а затем заскользил дальше. Снова оказавшись в темноте, «Вольф» возобновил постановку мин...

Уже на следующий день жертвой этого минного заграждения оказался английский пароход «Ворчестершир» водоизмещением 6700 тонн. Английское сообщение, перехваченное радистами «Вольфа», указывало, что на судне произошел внутренний взрыв в одном из грузовых трюмов, и оно затонуло примерно в семи милях южнее Коломбо. Англичанам снова не пришло в голову, что судно подорвалось на мине, поскольку не предусматривалась даже сама возможность появления немецких минных заграждений в этом районе. Когда же стало очевидно, что у Коломбо выставлены мины, опять начались подозрения, что этим занимаются либо нейтральные суда, либо каботажные пароходы, принадлежавшие индусам. Шла яростная склока, но никаких конкретных мер не принималось.

Через несколько дней на том же месте подорвался второй пароход — «Персеус» водоизмещением в 6500 тонн. Как и в первом случае, его команда была спасена и доставлена в Коломбо. Но, если экипажу и пассажирам погибшего «Ворчестера» еще позволялось контактировать с кем угодно, то людям с «Перссуса» были запрещены какие-либо контакты вне порта, чтобы предотвратить распространение информации о «несчастном случае» с их судном. Из перехваченных радиограмм на «Вольфе» узнали, что на выставленных ими минах погибло еще несколько судов, включая крупный пассажирский лайнер «Монголия». Затем англичане приступили к поиску мин, обнаружили заграждение, о чем объявили на весь свет, добавив, что на время траления порт Коломбо будет закрыт...

Таким образом, задача «Вольфа» в районе Коломбо была выполнена, и Нергер со своими моряками уже пожинал плоды своей деятельности. Однако, командир «Вольфа» понимал, что в конце концов англичане докопаются до истинной причины появления мин в своем глубоком тылу. Поэтому, решил Нергер, чем дальше в этот момент «Вольф» будет находиться от Коломбо, тем лучше для него. Он повернул корабль на юго-восток, направляясь в самый центр Индийского океана, где намеревался вести крейсерскую войну против судоходства противника. Оружия на «Вольфе», как уже говорилось, было предостаточно: семь 150-миллиметровых орудий и четыре торпедных аппарата, которые, правда, были столь тщательно замаскированы, что со стороны корабль казался обычным безобидным грузовым пароходом, мирно следующим своим путем.

27 февраля «Вольф» находился на полпути между Аденом и Коломбо, когда в первых же лучах рассвета на горизонте был обнаружен пароход. Нергер уже знал, что нейтральные суда перестали пользоваться этим маршрутом, поскольку под любыми предлогами постоянно задерживались англичанами. Значит, обнаруженный пароход мог принадлежать только противнику. Пароход находился на расстоянии около десяти миль. Нергеру он показался странным, поскольку очень напоминал силуэтом сам «Вольф». Гораздо хуже было то, что этот пароход имел одинаковую с «Вольфом» скорость хода. Тем не менее, благодаря лучшей подготовке машинной команды, «Вольф» постепенно догонял пароход, и в 08:00 на вспомогательном крейсере взвился сигнал: «Немедленно остановиться. Ждать шлюпку». «Вольф» продолжал медленно сближаться со своей первой жертвой. Нергеру уже было ясно, что пароход не вооружен, и он подошел к нему почти на тысячу метров, не предпринимая более ничего и ожидая какой-нибудь ответной реакции.

Сначала пароход игнорировал сигнал и не остановился. С «Вольфа» произвели предупредительный выстрел из носового орудия. Этого оказалось достаточно. Пароход остановился, подняв английский торговый флаг. Множество людей выскочило на верхнюю палубу. Позднее Нергер выяснил, почему пароход не подчинился его первому требованию: капитан принимал ванну, а первый помощник растерялся и не знал, что делать. Нергера удивило также, что команда парохода сразу бросилась к спасательным шлюпкам. Английским морякам внушили, что «гунны» безжалостно расстреливают торговые суда, не давая времени даже на спуск спасательных средств. Поэтому они пытались спастись, пока не поздно.

Нергер послал на захваченный пароход шлюпку с призовой командой. Разумеется, английский капитан воспользовался этим временем, чтобы уничтожить секретные документы. Впрочем, это не имело большого значения. При первом же поверхностном досмотре выяснилось, что «Вольф», идя на этот пароход, руководствовался инстинктивным голосом крови, поскольку английское судно оказалось его родным братом, построенным в Бремене по заказу той же судоходной компании «Ганза». В старые времена судно плавало под германским флагом и имело прекрасное название «Гутенфельс». В начале войны англичане захватили «Гутенфельс» в Александрии, переоборудовали его в наливное судно и назвали «Тарритела», но старое название ясно читалось на его корме. Все помнили, что настоящее название «Вольфа» — «Вахтфельс», хотя оно было закрашено более тщательно.

«Тарритела-Гутенфельс» вез большой запас жидкого топлива для своего Средиземноморского флота.

У капитана второго ранга Нергера не поднималась рука потопить родного брата «Вольфа», столь неожиданно встреченного на просторах Индийского океана. Нергер запросил командира призовой команды, нельзя ли переоборудовать захваченный пароход в минный заградитель? Тот ответил, что переоборудование вполне возможно. Так и решили поступить.

Только капитан и комсостав «Таррителлы» были англичанами. Остальная команда состояла из китайцев. Китай являлся нейтральной страной, и у Нергера не было никаких причин держать китайцев в плену, но все они единодушно решили остаться на судне. Им было совершенно безразлично, на кого работать — на немцев или англичан, лишь бы сохранить работу, которая была единственным источником их существования.

Нергер дал захваченному пароходу новое название — «Илтис» — г в. память о канонерской лодке «Илтис», на которой он сам получил боевое крещение в 1900 году во время штурма фортов Таку при подавлении Боксерского восстания в Китае.

На новый «Илтис» («Самый новый корабль германского флота», как выразился Нергер) была направлена призовая команда из двадцати семи человек во главе с капитан-лейтенантом Брандесом. В основном это были машинисты, сигнальщики и радисты. Моряки были вооружены винтовками и револьверами, а на новом «Илтисе» установили 52-

миллиметровое орудие, находившееся до этого в одном из трюмов «Вольфа» в ожидании подобного случая. На призовое судно погрузили провизию, а сняли множество ящиков с ананасами, предназначенными для английской армии в Салониках, Ананасы отправили в кают-компанию и на матросский камбуз. Весь экипаж «Вольфа» наслаждался ими в течение нескольких недель.

Идя борт о борт с «Илтисом», Нергер приказал спустить на воду «Вольфхен» — бортовой гидроплан, чтобы разведать обстановку в непосредственной близости от корабля. Тогда было не до приоритетов, но позднее выяснилось, что этот полет «волчонка» стал первым полетом гидроплана в тропиках. С воздуха ничего подозрительного замечено не было, и корабли спокойно продолжали перегрузку. Теперь перегружались мины.

К вечеру все работы были закончены, и «Илтис» отошел от «Вольфа», имея первое боевое задание: выставить минное заграждение в Аденском заливе. Английский флаг на судне был заменен германским. Английского капитана Мидоу и его офицеров переправили на «Вольф». Капитан Мидоу рассказал Нергеру, что всего за несколько часов до захвата «Вольфом» его судна, он повстречался и обменялся сигналами с английским легким крейсером «Ньюкасл». Английский капитан откровенно высказал Нергеру свое убеждение в том, что бесчинства «Вольфа» в Индийском океане на продлятся долго. Не пройдет и двух недель, заверил Мидоу, как «Вольф» будет перехвачен и уничтожен.

«Посмотрим», — уклончиво ответил Нергер.

Напротив, захват «Тарриты» раздразнил аппетит командира «Вольфа». Район показался Нергеру «весьма плодородным», и он решил продолжить здесь крейсерство, поджидая новые жертвы.

Долго ждать не пришлось. Через два дня, 1 марта 1917 года, был обнаружен пароход «Джумна», идущий в Калькутту с грузом соли. Как обычно, пароход не отреагировал на приказ остановиться. Нергер пошел ему наперерез, имея скорость примерно на два узла больше, чем у «Джумны». Приблизившись к англичанину на две тысячи метров, Нергер приказал зарядить орудия.

В этот момент случилось несчастье: при закрывании замка кормового орудия произошел преждевременный выстрел, вызвавший взрыв заряда при неплотно закрытом замке. Взрывом смело кормовой шпиль, вспороло палубу и уничтожило такелаж грот-мачты. Четыре "комендора при этом были убиты, двадцать четыре получили ранения, некоторые — очень серьезные. Вспыхнула стоявшая за орудием топливная цистерна, вверх поднялись языки пламени, начали рваться снаряды первых выстрелов в кранцах. Висевший на талях моторный катер был изрешечен осколками. Однако, паники, которую вполне можно было ожидать в подобных условиях, не было. Раненых оттащили в сторону, пожар потушили, остальные орудия зарядили, как положено, и уже через минуту одно из них произвело предупредительный выстрел по «Джумне», приказывая остановиться.

Все эти события настолько повлияли на команду «Джумны», что она оказалась парализованной страхом. Взрыв на борту «Вольфа» был воспринят как демонстрация какого-то нового ужасного оружия.

На «Джумну» была послана призовая команда, пароход был объявлен захваченным, поднят немецкий флаг, а затем «Вольф» подошел к призовому судну и начал перегружать с него уголь, чтобы пополнить свои заметно опустевшие угольные ямы. Во всех планах, вынашиваемых Нергером, уголь занимал самое первое место. Нетрудно было понять, что если запасы угля подойдут к концу и их не удастся пополнить, то закончится и все остальное. «Вольф» придется затопить, а самим уходить куда-нибудь на шлюпках. Альтернативой мог быть уход в какой-нибудь нейтральный порт с интернированием до конца войны...

Двое суток продолжалась перегрузка угля с «Джумны», после чего пароход был подорван и отправлен на дно. Экипаж, «Джумны» состоял из английского комсостава, чей

пожилой возраст бросался в глаза. Матросы же, как обычно, представляли из себя пестрый конгломерат из всех рас, населяющих берега Индийского океана. И тех, и других пришлось перевезти на «Вольф».

Раненых при взрыве орудия прооперировали, перевязали и уложили на баке, натянув над ними тент, чтобы их не мучил зной. По крайней мере, на баке дышать было легче, чем во внутренних помещениях.

Убитых похоронили в море по всем правилам военно-морского ритуала. Их было очень жаль, но война есть война, и смерть собирает свои жертвы повсюду: от полей Фландрии до палубы «Вольфа» на просторах Индийского океана. Это понимали все.

Вскоре радисты «Вольфа» перехватили радиограмму, предписывающую всем английским судам, следовавшим в Аден, держаться глубин не менее двухсот метров. Это могло означать только одно — на минах «Илтиса» уже кто-то подорвался!

Гораздо менее приятной стала еще одна перехваченная радиограмма, в которой английским крейсерам сообщалось точное описание «Вольфа»: его длина, окраска, форма трубы и надстроек. Говорилось даже о бортовом самолете!

Кто сообщил англичанам эти подробности, было неизвестно, но Нергер решил не идти на условленное рандеву с «Илтисом», а повернул на юг.

III

Следующим, попавшим прямо в объятия «Вольфа», оказался английский пароход «Вордсворт», шедший из Рангуна в Лондон с грузом в 7000 тонн риса. Судно было построено уже во время войны и, в сущности, представляло из себя самоходную баржу — типичная военная постройка без какого-либо внутреннего комфорта и оснащения. Лишь бы держалась на плаву. Экипаж «Вордсворта», как обычно, был пестрым и многонациональным. Офицеры — англичане, видимо, чтобы как-то компенсировать свое уязвленное самолюбие, постоянно задавали Нергеру самые неприятные вопросы. Скажем, что он будет делать, если нарвется на английский крейсер? Разрази нас гром, уверяли англичане, если вскоре не появится один из наших крейсеров! Англичане считали, что при виде английского крейсера, немцы немедленно попрыгают в спасательные шлюпки, а свой корабль взорвут, а затем с чистой совестью отправятся в плен к англичанам. Нет, возражали им немецкие офицеры, не дождетесь! Если появится ваш крейсер, то мы будем вести бой, пока один из нас не уйдет на дно. А вам, наверное, будет очень приятно гибнуть под собственными снарядами?

После подобного разъяснения англичане становились заметно менее разговорчивыми и, видимо, уже не так жаждали появления своего «крейсера-освободителя».

Содержали пленных в пустом минном погребе, кормили наравне со всеми. Три раза в день им разрешались прогулки по верхней палубе.

«Вольф» продолжал уходить на юго-восток, желая обойти Австралию с юга. Уже на подходе к пятому континенту сигнальщики «Вольфа» обнаружили парусник, идущий под всеми парусами на восток. При виде «Вольфа» парусник поднял английский флаг и дал опознавательный сигнал. «Вольф» сблизился с парусником на шестьсот метров и дал приказ лечь в дрейф, подняв немецкий флаг. При виде немецкого флага на паруснике начался переполох. Пришедшая с «Вольфа» шлюпка с призовой командой застала экипаж парусника, состоявший главным образом из негров и метисов, готовящимся к смерти. Впрочем, вся подготовка к смерти сводилась к поглощению рома в неограниченных количествах. Один негр так «подготовился», что его пришлось поднимать на «Вольф» талями и долго держать под душем.

Парусник назывался «Дея» и шел с Маврикия в Западную Австралию. Его экипаж был обработан английской пропагандой, уверявшей, что, в случае захвата немцами, всех их ждет страшная смерть. Немцы либо сами убивают пленных, либо бросают их на съедение акулам. Пьяных негров пришлось подвергнуть санобработке, прежде чем допустить во внутренние

помещения «Вольфа». С «Деи» были сгружены продукты, а сам парусник затоплен. Старый капитан «Деи» Джон Рагг плакал, наблюдая с палубы «Вольфа», как гибнет его красавец-парусник. Слезы катились в его седую бороду. Двадцать два года он служил на «Дее», пройдя путь от матроса до капитана...

«Вольф» огибал Австралию с юга, держась самой южной части Тасманского моря. В водах южнее Новой Зеландии Нергер надеялся перехватить пароход с продовольствием и углем. Хотя на рейдере еще не ощущалась нехватка угля, большая его часть была уже израсходована и следовало бы заранее подумать о пополнении запасов топлива.

Нергер надеялся, что именно в этих водах проходит маршрут угольщиков, снабжающих Южную Америку из портов Восточной Австралии. Несколько недель «Вольф» крейсировал в этих водах, но не встретил ни одного судна. Нергер решил подняться севернее, но и там не встретил никого. «Вольф» обогнул Антиподовы острова, прошел севернее Баунти и начал крейсировать у выхода из пролива Кука. Ни одного парохода обнаружено не было.

Перехваченные радиограммы сообщили о том, что седьмого апреля Соединенные Штаты объявили Германии войну. Какая-то австралийская станция сообщала о тяжелой болезни кайзера и о его неминуемой кончине в ближайшее время. Станция также утверждала, что Германия стоит на пороге военной катастрофы и революции.

Был перехвачен также запрос английского Адмиралтейства губернатору островов Паго-Паго: «Известно ли вам что-либо о присутствии в вашем районе германского рейдера? Если да, то сообщите детали: как он выглядит? Как покрашен? Какова форма его трубы, надстроек, форштевня и кормы? Дайте его примерный тоннаж и сообщите точное время, когда он был замечен, в каком направлении шел. Имеются ли на нем торпедные аппараты?»

На следующий день радисты «Вольфа» перехватили ответ губернатора, который докладывал, что, хотя в море и были замечены подозрительные огни, ничего более конкретного он сказать не может.

14 мая на «Вольфе» перехватили еще одну радиограмму, адресованную какой-то фирме в городе Алия — столице островов Паго-Паго. В радиограмме говорилось, что капитан американской шхуны «Винслоу» готов выполнить задание фирмы перебросить часть неназванного груза с островов Паго-Паго в Сидней. Затем удалось выяснить название фирмы — «Гардигс и Ко», а также и то, что американская шхуна уже пришла в Алию и встала под погрузку.

«Вольф» находился севернее Новой Зеландии, ежедневно выпуская свой гидросамолет в разведывательные полеты. С самолета также ничего обнаружить не удавалось, и Нергер 22 мая подошел к островам Воскресения, чтобы перебрать машину.

«Вольф» встал на якорь в небольшой бухте на юго-восточной оконечности острова. Когда-то этот остров был заселен, но ныне совершенно заброшен и необитаем. Он был вулканического происхождения, на что ясно указывали выгоревший кратер и глыбы застывшей лавы, образовавшей зубчатые скалы. Высокие сопки почти до самых верхушек заросли густым тропическим лесом.

Во время ремонта машины, занявшего шесть суток, матросы «Вольфа» и их пленники выходили на рыбалку, которая в лагуне острова была просто сказочной. Попадались рыбины килограмм по сорок. Их мясо, приготовленное на камбузе «Вольфа», было изумительным на вкус.

Вокруг домов, покинутых жителями, раскинулись целые, сады апельсиновых деревьев, гнущихся под тяжестью сочных и нежных плодов. Их собирали и целыми корзинами переправляли на борт корабля, чтобы украсить рацион экипажа и пленных. На берег для отстрела диких коз направлялась и специальная охотничья команда. Кроме коз, охотники обнаружили каких-то устрашающе огромных крыс...

В течение всего времени стоянки погода была великолепной: Хотя машина была разобрана, «Вольф» стоял в окруженной рифами бухте в состоянии полной боеготовности.

Наконец, механик доложил Нергеру, что работы закончены. Не успел командир «Вольфа» выслушать доклад механика, как сигнальщик закричал, что видит какой-то пароход. Неизвестное судно шло северным курсом, на нем было ясно видно радиотелеграфное оборудование. Судя по всему, с парохода также заметили «Вольф», поскольку он начал заметно прибавлять в скорости. Опасаясь, что неизвестное судно сможет, используя преимущество в скорости, — уйти от него, а затем выдать присутствие «Вольфа» в этих водах, Нергер приказал поднять самолет, дав указание пилоту сбросить на палубу парохода пакет, где содержалось требование не пользоваться радиостанцией и изменить курс на юг — навстречу вспомогательному крейсеру. В доказательство серьезности намерений у носа парохода была сброшена бомба, взорвавшаяся с ужасным грохотом.

Пароход проявил прямо-таки трогательную послушность. Он покорно развернулся и пошел навстречу «Вольфу», даже не пытаясь вызвать помощь по радио. В доказательство своей лояльности с парохода за борт была выброшена радиоаппаратура.

«Вольф», между тем, снялся с якоря и пошел навстречу пароходу. Приняв на борт совершивший посадку гидроплан Нергер привел приз в бухту и встал на якорь рядом с ним еще до наступления темноты.

Захваченное судно оказалось новозеландским пароходом «Вайруна». За это время погода заметно ухудшилась, и Нергер приказал перейти к северной оконечности острова, где море было поспокойнее.

«Вольф» и «Вайруна» пришвартовались друг к другу, и началась перегрузка угля, которого в бункерах новозеландского парохода оказалось 1150 тонн. «Вайруна» направлялась в Сан-Франциско, откуда Панамским каналом должна была перейти в Атлантику и следовать в Англию с грузом продовольственных продуктов. Такого количества продуктов, которые находились во вместительных трюмах «Вайруны», никто из моряков «Вольфа» не видел никогда в жизни. Там было мясо, молочные продукты и сыры. Кроме того, на «Вайруне» в специальном загоне находились сорок баранов, которых также перегрузили на «Вольф», надолго обеспечив экипаж вспомогательного крейсера свежим мясом. Нужно было кормить и пленных, число которых постоянно увеличивалось.

В других трюмах «Вайруны» был обнаружен груз каучука и кожи. Их также частично перегрузили на «Вольф», чтобы частично заполнить пустые грузовые трюмы вспомогательного крейсера.

Работам по перегрузке очень мешала плохая погода, а поздно ночью произошло что-то очень похожее на землетрясение морского дна. Якорная цепь запрыгала и задребезжала, а на столах зазвенела посуда. «Вольф» вывел «Вайруну» в море, чтобы ее там затопить. Новозеландское судно оказалось на редкость прочным и упорно не хотело тонуть, несмотря на то, что было подорвано зарядами во многих местах. Добивать его пришлось артиллерийским огнем.

Еще прежде, чем «Вайруна» затонула, сигнальщики «Вольфа» увидели на горизонте четырехмачтовый парусник. Бросив тонущую «Вайруну», «Вольф» пошел на сближение с ним, приказав паруснику лечь в дрейф. Затем на него была послана шлюпка с призовой командой, которая имела приказ привести парусник (если позволит ветер) на якорную стоянку острова. Погода тем временем становилась все хуже, и только на третьи сутки парусник удалось прибуксировать к острову. Это была американская шхуна «Винслоу», о которой Нергер уже достаточно знал из перехваченных радиограмм. Шхуна следовала в Сидней, имея в трюмах 325 тонн угля и специальный шамотный кирпич, применяемый для кладки котлов.

С американским парусником поступили так же, как и с «Вайруной» — уголь и кирпич перегрузили на «Вольф», а саму шхуну взорвали. Однако, у «Винслоу» оказался цементный киль, и шхуна отказывалась тонуть. Тогда ее облили бензином и сожгли. Обгорелые останки парусника вынесло прибоем на скалы острова.

Из перехваченных английских радиограмм Нергер узнал, что в Индийском океане царит настоящая паника из-за действий, как указывалось, немецких подводных лодок. Поскольку подводных лодок в Индийском океане быть не могло, Нергер решил, что там действует немецкий парусный рейдер «Зееадлер». Но позднее выяснилось, что «Зееадлер» действовал в то время в Тихом океане. Видимо, просто продолжали взрываться мины, выставленные в свое время «Вольфом» и «Илтисом».

Сразу же после ухода с острова Воскресенья, Нергера ждал сюрприз: при проверке пленных обнаружилась пропажа двух человек. Видимо, воспользовавшись темнотой пасмурных дней, они прыгнули за борт, надеясь добраться до берега. В свою очередь, Нергер очень надеялся, что это им не удастся. У берега был очень сильный прибой, а прибрежные воды кишели акулами.

Во время движения «Вольфа» вокруг острова, за ним неотступно следовали несколько огромных акул, ожидающих добычи. К ним моряки «Вольфа» уже привыкли. Еще раньше, во время захвата «Джумны» и «Вордсворта», акулы долгое время кружили вблизи рейдера. Их часто вылавливали, убивали, делая из акульих хребтов трости и разбирая зубы на сувениры в надежде доставить их домой после возвращения. Кроме того, поскольку морское предание гласило, что акульи плавники приносят кораблю счастье, плавники особо крупных акул были закреплены на носу «Вольфа», притом настолько прочно, что их не могли смыть даже штормовые волны.

IV

Поток перехваченных радиограмм явно указывал на повышенную нервозность англичан. Исчезновение нескольких торговых судов в регионе между Австралией и Новой Зеландией вызвало лавину слухов. Американцы, захваченные на «Винслоу», рассказали, что в Сиднее по обвинению в саботаже был арестован капитан одного из нейтральных судов.

Нергер решил продолжать операции в Тасмановом море, выставив там несколько минных заграждений. Первой жертвой немецких мин оказался английский рефрижератор «Камберленд» водоизмещением 9000 тонн, следовавший из Сиднея с грузом мороженого мяса. На этот раз все произошло почти прямо на глазах у моряков «Вольфа».

Шестого июля была перехвачена радиограмма, в которой «Камберленд» сообщал, что подорвался на мине в десяти милях от мыса Габо и просил о помощи. Первым на сигнал о помощи откликнулся какой-то японский крейсер, в свою очередь запросивший, где находится мыс Габо.

Радиограмму «Камберленда» приняли и в Сиднее, сообщив на «Камберленд», что к тому на помощь уже вышло судно из бухты Джервис. Затем в эфире снова появился японский крейсер, объявивший, что, по имеющейся у него информации, «Камберленд» не подрывался на мине, а стал жертвой внутреннего взрыва. Японец просил подтвердить ему это сообщение, поскольку подобная подробность была очень важна при оказании помощи.

После этого радио несколько часов молчало.

Затем кто-то сообщил, что «Камберленд» следует далее своим ходом. Англичанам это было, конечно, приятно, но у Нергера не было никаких причин радоваться. Настроение командиру «Вольфа» поднял японский крейсер, разродившийся неожиданно длиннейшей радиограммой.

«В 23:00, — сообщал японец, — я подошел к „Камберленду“ и высадил на его борт группу специалистов. Судно имело крен двадцать один на левый борт. Положение можно было считать критическим, и с парохода была снята команда. Ночь намерен провести около

„Камберленда", а на рассвете доложу, возможно его спасти или нет. Взрыв на судне произошел в 08:40, когда оно находилось в двенадцати милях к югу (полградуса к западу) от мыса Габо. Пароход встал на якорь, и команда сделала попытку заделать пробоину, но этого сделать не удалось. Судно начало погружаться носом и крениться на левый борт. Капитан утверждает, что взрыв был внутренним».

Больше никаких сообщений о «Камберленде» перехватить не удалось. Лишь через три недели в руки Нергера попала газета, где было напечатано короткое сообщение: «За последнюю неделю мы потеряли „Камберленд" и его очень ценный груз». Нергер был уверен, что поврежденный миной пароход был добит разразившимся в ту ночь жестоким штормом. Во многих газетах, попадавших на «Вольф» с захваченных пароходов, говорилось о гибели судов от «внутренних взрывов» по всей акватории океана. Дело снова дошло до британского парламента, сделавшего соответствующий запрос Правительству. Правительство опять нашло «несвоевременным» публичное обсуждение этого вопроса. Но, по мере того, как на минах «Вольфа» подорвалось еще несколько судов, английские газеты заявляли, что разгадка этих катастроф становится все яснее и наконец объявили, что виновником всех этих взрывов является Всемирная тайная организация пролетариев, чьи агенты в различных портах мира устанавливают на судах «адские машины» с часовыми механизмами. Газеты требовали принять к этим террористам чрезвычайные меры. За их поимку была даже назначена награда в пять тысяч фунтов.

Любому, кто сообщил бы об этих диверсантах, гарантировалась анонимность и освобождение от ответственности, если он сам принимал участие в подобных диверсиях. Публиковались фотоснимки «адских машин», якобы обнаруженные на разных пароходах. На снимке изображался комок хлопка и какая-то белая жидкость. Подпись гласила: «С помощью этого средства „мировой пролетариат" топит союзные суда».

В кают-компании «Вольфа» от души посмеивались над этими газетными сообщениями. Выставленные мины работали лучше «адских машин мирового пролетариата». Заграждения, выставленные в январе 1917 года у Кейптауна, приносили результаты и через девять месяцев. В сентябре было получено сообщение о подрыве в этом районе очередного судна.

Выставленные в феврале мины у Бомбея топили союзные суда до июля, когда было получено последнее достоверное сообщение. А о взрывах в Тасмановом море моряки «Вольфа» могли прочесть в газетах уже после возвращения на родину...

Держа курс на северо-восток, «Вольф» тем временем покинул Тасманово море и направился к островам Фиджи в Тихом океане; В течение многих дней океан был пустынен, но наконец сигнальщики «Вольфа» обнаружили еще один парусник, который оказался американской китобойной шхуной «Белуга», везущей на острова Полинезии бензин в бочках. Это было очень кстати, поскольку заканчивался запас бензина для «Вольфхена».

Команда парусника, запас продовольствия и нужное количество бензина для гидросамолета перекочевали на «Вольф», после чего шхуну сожгли. Это было феерическое зрелище, особенно, когда на «Белуге» стали рваться оставшиеся бочки с бензином. Взрывной волной пылающие бочки выбрасывало в море, и в наступающей темноте на поверхности то там, то здесь начиналась бешеная пляска огненных смерчей. Капитан «Белуги» Камерон захватил с собой в плавание свою жену и шестилетнюю дочку. Супругу капитана хотели поднять на борт «Вольфа» на плетеном кресле, но она сама поднялась по шторм-трапу. Вслед за ней поднялся и сам капитан, держа дочку на руках. Нергер приказал выделить в их распоряжение офицерскую каюту. Супруга капитана первое время держалась спокойно и мужественно. Но когда до нее дошел смысл случившегося, и она поняла, что намеченная встреча с матерью в Сиднее откладывается на неопределенное время, у женщины произошел нервный срыв, впрочем, быстро прошедший. Через несколько дней вся семья уже чувствовала себя на рейдере, как дома.

Их очаровательная девчушка Хуанита (на "Вольфе ее звали просто Анита) быстро передружилась со всеми на борту «Вольфа». У нее были светлые, по-мальчишески короткие волосы, голубые глаза и ангельское личико. Она бегала по всему кораблю в своем мальчишеском костюмчике цвета хаки и только по воскресеньям переодевалась в белое платьице. Особую дружбу девочка завела с Паулем — пилотом «Вольфхена», у которого в Германии осталась дочка примерно такого же возраста. Пауль стал ее доверенным лицом, которому девчушка «по секрету» рассказывала обо всех своих проказах, а тот давал ей совет, как выпутаться из того или иного положения. Она обращалась к летчику не иначе, как «дорогой Пол» или «дарлинг». Командир «Вольфа» объявил проказницу-Аниту «гостем кают-компании», где маленькая американка обедала вместе с офицерами.

Анита была ужасным «сорванцом». Инстинктом ребенка она быстро поняла, что все на корабле ее обожают, а потому вытворяла все, что ей приходило в голову. Она носилась повсюду, прыгала на палубе, бегала по трапам, заглядывала во все помещения и совала свой маленький носик во все, что возможно. Каждый день Анита придумывала новые проказы.

Из-за невыносимой жары и духоты подвахтенные вынуждены были спать на верхней палубе. Анита, как индеец по военной тропе, подкрадывалась к спящим, вооруженная ниточкой или шерстинкой, и начинала щекотать им носы. Чиханье «истязуемых» приводило ее в неописуемый восторг. Она могла улечься между спящими и щекотать их до тех пор, пока они не вскакивали.

За такие подвиги Аниту сначала прозвали «егозой», а затем она получила прозвище «Бич корабля». Что-нибудь натворив, она бросалась в бегство, а будучи пойманной, сразу же сражала преследователя своим немецким языком, который она усвоила за удивительно короткое время.

— Анита, кто ты? — спрашивал моряк, ставший очередной жертвой ее проказ.

— Я славная маленькая девочка, — быстро тараторила Анита по-немецки.

— Нет, нет, — не соглашался поймавший ее моряк.

— Это неправда.

Анита на мгновение задумывалась, а затем объявляла:

— Я — корабельный бич!

Это заявление, как пароль, вроде «Сезам, откройся», всегда возвращало ей свободу.

Но «Вольф», будучи все-таки военным кораблем, был мало приспособлен для таких гостей, как Анита. Пришлось пожаловаться ее отцу, чтобы тот ее немного урезонил. Ее отец, капитан Камерон, был очень приятным человеком с честным, интеллигентным лицом, что мало соответствовало немецкому представлению об американцах. Узнав, какое прозвище его дочка заслужила на корабле, капитан Камерон запретил ей вести себя подобным образом и несколько дней вообще не выпускал на палубу. На какое-то время вмешательство отца принесло свои плоды: девочка замкнулась и вела себя более благовоспитанно. Но вскоре все пошло своим чередом, и маленький чертенок продолжал терроризировать корабль.

Перед сном, как все дети, Анита всегда молилась, молитва была красивой, длинной и чисто американской, отдаленно напоминая «Отче наш»: «Боже, храни отцов, матерей и сестер в доме Твоем. Боже, благослови всех людей и Санта Клауса тоже». Санта Клаус был включен в молитву за то, что он приносил детям подарки на Рождество. Позднее Анита включила в свою молитву вспомогательный крейсер «Вольф», весь его экипаж и особо «дорогого Пола». При этом, часть молитвы уже читалась на немецком языке. Девочка даже не подозревала, что ее страна и моряки «Вольфа» находятся в состоянии войны!

Когда в полдень на «Вольфе» играл оркестр, то она просила «дорогого Пола» поднять ее, чтобы сунуть голову в раструб геликона, и весело при этом хохотала.

Запас желаний у Аниты был неистощим. Однажды ей в голову пришло желание потанцевать. А так как даме для этой цели всегда нужен кавалер, то она ворвалась в каюту летчика и решительно потребовала, чтобы тот с ней потанцевал. Тут она натолкнулась на яростное сопротивление — танцевать «дарлинг» не желал категорически. Анита расстроилась, но не сдалась. Поймав на палубе одного из сигнальщиков, она мучила его до тех пор, пока «несчастный» не начал вместе с ней кружиться по палубе. Однажды, резвясь, как обычно, Анита порвала свое красивое белое платьице. Она прибежала к Паулю, страшно обеспокоенная, что получит за это от родителей хорошую взбучку. Летчик вызвал к себе в каюту портного, и платье было безукоризненно приведено в прежний вид за полчаса.

Девочка любила играть в разные детские игры. Например, ей нравилось водить хоровод, напевая: «В хороводе розы, фиалки, абрикосы, цветочки-незабудки и деточки-малютки». Но одной ей хоровод было не составить, для этой игры нужно было несколько участников. Анита выбирала место для засады и со стремительностью змеи накидывалась на проходящих мимо. Причем, для нее не имело значения, был ли то какой-нибудь матрос или сам командир корабля. Пойманного она заставляла водить с ней хоровод, обучая американским детским песенкам. Будучи прирожденным охотником, Анита за несколько минут собирала пять-шесть участников хоровода.

Кроме пилота, самым лучшим другом Аниты был вестовой старшего механика Август — матрос огромного роста, не чаявший в ней души. Анита пользовалась всеобщей любовью, и, хотя, порой, на нее и злились, но все считали маленькую американку «робким лучиком солнца», пробившимся через черные тучи мировой войны.

V

«Вольф» еще не успел как следует переварить «Белугу», как к нему в пасть попала еще одна американская шхуна — четырехмачтовая «Джинкора», следовавшая из Северной Америки в Сидней с грузом леса. Ее захватили быстро, без лишнего шума, перевезли на «Вольф» экипаж, а парусник облили бензином и сожгли.

Пройдя мимо островов Фиджи и не встретив никого, «Вольф» направился к Соломоновым островам — поближе к бывшим германским владениям в Новой Гвинее. Стояли изумительные солнечные дни. В один из таких дней сигнальщики обнаружили трехмачтовый парусник. По этому пути парусники обычно возили уголь, и Нергер решил захватить его, чтобы в очередной раз пополнить запасы угля. Мачты парусника каким-то странным образом то поднимались над океанской зыбью, то снова пропадали. Преследование продолжалось около получаса, но сблизиться с парусником не удавалось, хотя стоял полный штиль, и под парусами оставалось только дрейфовать. Наконец, в мощные бинокли удалось разглядеть, что за мачты парусника были приняты фонтаны воды, выпускаемые стаей китов. Обычный обман зрения в тропиках.

28 июля радисты перехватили радиограмму, посланную в Рабаул, в которой говорилось, что некий Дональдсен вышел 27 июля из Сиднея с грузом угля для различных островных станций, включая и Рабаул. Рабаул, бывший административный центр немецких владений в этом районе, теперь был захвачен англичанами.

На мостике «Вольфа» ломали голову, кем мог быть этот Дональдсен, когда 29 июля он сообщил об этом сам в очередной радиограмме: «29 июля, 20:00. Матунга прибыл в Брисбейн. В понедельник к полудню предполагаю находиться у мыса Моритон».

Со стороны Дональдсена (а это мог быть только он) было крайне любезно прислать на «Вольф» уведомление о своем прибытии. Нергер сверился по карте и пришел к выводу, что «Матунга» идет прямо на него. Не позднее пятого августа пароход должен подойти в регион, где крейсировал «Вольф». Нергер решил подождать «Матунгу», отменив свое решение следовать далее на север.

В ожидании «Матунги» ежедневно в воздух поднимался «Вольфхен», пытаясь обнаружить пароход заблаговременно. Наступило пятое августа, но ничего обнаружить не удавалось. Но, как только самолет сел на воду и был поднят на борт, Нергеру принесли на мостик очередную перехваченную радиограмму, посланную капитаном Дональдсеном в Рабаул. В ней капитан уведомлял местные портовые власти, что придет в Рабаул утром седьмого августа, и просил принять необходимые меры с тем, чтобы он мог перегрузить уголь непосредственно на «Барроуз».

На мостике «Вольфа» недоумевали: что еще за «Барроуз»? Покопались в справочниках и обнаружили, что единственным кораблем с подобным названием является американский эсминец. Наверное, он стоит в Рабауле в ожидании угля.

«Матунга» находилась уже неподалеку и должна была не позднее завтрашнего утра попасть в зубы «Вольфа», если не произойдет ничего неожиданного. Нергер развернул корабль и малым ходом пошел навстречу «Матунге». Поздно ночью справа по корме появились огни парохода.

С рассветом «Вольф» бросился на свою добычу. Судно остановили и послали к нему шлюпку с призовой командой. Когда командир призовой партии, обратившись к капитану по имени, осведомился, сколько у того угля для «Барроуза», Дональдсен лишился языка от недоумения — каким образом немцам стала известна секретная информация? О том, что он сам разгласил ее по радио, капитан так и не догадался.

На борту «Матунги» находилось изрядное количество пассажиров, среди них австралийские солдаты и два врача, старший из которых, бригадный генерал медицинской службы Стренгмен, направлялся в Рабаул, чтобы занять пост вице-губернатора. Его спутник, майор медицинской службы Флуд, путешествовал вместе с женой. На борту «Матунги» находилась еще английская стюардесса по имени Мария. На «Вольфе» ее сразу прозвали «Мария Стюард» — по созвучию с Марией Стюарт, хотя стюардесса, как мягко ответил Нергер, не принадлежала к особо прекрасным представительницам своего пола.

Австралийские офицеры и все остальные военнослужащие были немедленно перевезены на «Вольф», в то время как гражданским лицам было разрешено временно остаться на «Матунге». На борт «Вольфа» поднялся и капитан Дональдсен, осведомившийся прежде всего, где его каюта? Затем он сообщил, что в его каюте на «Матунге» остался ящик шампанского и попросил перевезти его на «Вольф», резонно заметив, что «нечего пить чай, когда имеется шампанское». Заодно разрешилась и загадка «Барроуза». Оказалось, что это не название американского эсминца, а фамилия английского капитана захваченной в Рабауле немецкой яхты «Комет», переименованной англичанами в «Уну».

Кроме угля, на «Матунге» было много другого ценного груза: три с половиной тонны мороженого мяса, две тонны мороженой рыбы, много спиртного, целый контейнер тропических шлемов и шляп, много разных туалетных мелочей, недостаток которых ощущался на «Вольфе». Это был приз, о котором можно было только мечтать. Там нашли даже оцинкованные футляры для хранения белья и документов в тропических условиях. И наконец, на борту «Матунги» были обнаружены три лошади.

Сначала у Нергера возникло искушение попытаться доставить пароход со столь ценным грузом в Германию. Но командир «Вольфа» быстро убедился, что с такой малой скоростью, какой обладала «Матунга», этого сделать не удастся. Нергер решил отвести «Матунгу» в какую-нибудь тихую бухточку и там дать возможность «Вольфу» «растерзать добычу».

Разгрузка «Матунги» продолжалась две недели. Это время было использовано Нергером, чтобы почистить на «Вольфе» котлы и изрядно обросшее днище. Бухта, куда «Вольф» привел «Матунгу», была маленькой и уютной. Непроходимый тропический лес спускался к самой воде — ни просвета, ни тропинки. Но островок был обитаемым. В бухту впадала небольшая

речка, на берегах которой росли манговые деревья, а за ними темнели перевитые лианами джунгли.

Люди работали на разгрузке, разделившись на смены, не покладая рук. Сигнальщики, тем не менее, внимательно наблюдали за берегом, где происходило немало интересного. Неожиданно лежавшие у воды стволы сгнивших деревьев начинали шевелиться и превращались в гигантских крокодилов. Временами у борта «Вольфа» водоворотом начинали кишеть огромные морские змеи, которых не видели ни в одном атласе. А однажды под свисающими в воду огромными пальмовыми листьями появилась какая-то тень, похожая на длинного коричневого паука. Выяснилось, что это была туземная пирога, молнией пронесшаяся вдоль берега бухты.

Через несколько дней туземцы осмелели, и их пироги подошли к борту «Вольфа». Туземные лодки были набиты отборными кокосовыми орехами и ананасами, которые они меняли на всякие мелочи, вроде старых ножей и табака. Одежда туземцев состояла из набедренной повязки, а у некоторых не было и ее — только браслет на шее. В копну их жестких курчавых волос были воткнуты деревянные, красиво вырезанные палочки, которыми они при необходимости энергично чесались, не обращая внимания на зрителей. А необходимость случалась почти постоянно.

Нергер с группой офицеров и матросов побывал на берегу, где любовался непередаваемой гаммой тропических цветов, мерцанием и переливом красок. На деревьях сидели и перелетали с ветки на ветку белые, зеленые, голубые и красные попугаи. Большие какаду залетали и на борт «Вольфа». Туземцы на этом островке были миролюбивыми, готовыми менять на табак все, что угодно. Кроме того, они любили фотографироваться, принимая при этом театральные позы, а сами фотографии вызывали у них буйную радость.

Пока экипаж «Вольфа», наслаждаясь экзотикой, занимался разгрузкой «Матунги», на «Вольфе» зрел заговор среди военнопленных.

Однажды один из матросов-конвоиров, сопровождавший пленных во время прогулок по верхней палубе, стал свидетелем странного разговора, произошедшего между австралийцем и японцем. Стоя у фальшборта, они о чем-то шептались, показывая пальцами на берег. Разговор показался конвоиру подозрительным, о чем он доложил по команде. Не договаривались ли австралиец и японец о побеге?

Нергер решил принять меры. На мостике был выставлен пулемет, а на палубе увеличили число часовых, вооруженных винтовками и револьверами. Ночью весь корабль ярко освещался, держа в готовности прожектора. Приняв все необходимые меры, Нергер считал, что может спать спокойно.

Но на следующую же ночь командир «Вольфа» был разбужен сигналом тревоги, который был заранее условлен в случае побега пленных. Нергер услышал топот ног по палубе и раскаты винтовочных выстрелов. Командир «Вольфа» выскочил из своей каюты:

— Что случилось?

Несколько голосов хором ответили ему:

— Пленные за бортом! Плывут к берегу!

Десяток рук показали Нергеру направление, в котором плыли пленные. Стояла темная тропическая ночь, освещенная лишь мириадами звезд, мерцающих на небе. Всматриваясь в темноту, Нергер заметил маленькую точку, двигающуюся почему-то не к берегу, а поперек бухты. Командиру «Вольфа» это показалось странным. Луч прожектора скользил по поверхности воды, и в свете его Нергер увидел множество черных точек, плывущих в разных направлениях. По всему фальшборту стояли матросы, ведя беглый огонь из винтовок по поверхности воды. С мостика грохотал пулемет. Но черные точки, которые Нергер принял за головы бежавших, продолжали плавать по бухте. Их даже стало больше.

Только постепенно удалось восстановить картину этого ночного происшествия. Пленные матросы, как и матросы «Вольфа», спали в подвесных койках, которые располагались рядами друг над другом. Так что передвигаться ночью по палубе было практически невозможно, разве что ползком. У дверей помещения с пленными всегда стоял часовой, вооруженный револьвером. В эту ночь часовой незадолго до своей смены заметил, как один из пленных голым бесшумно вылез из своего гамака, спустился на палубу и, пятясь, как рак, стал на четвереньках приближаться к часовому.

Часовой почему-то решил, что тот хочет бежать, выхватил револьвер и выстрелил в пленного.

Для палубной вахты этот выстрел стал сигналом тревоги. Через минуту уже весь экипаж был на ногах. В чем, собственно, дело, никто не знал, но с быстротой молнии распространился слух, переходя из уст в уста и обрастая подробностями, о массовом побеге пленных. Если сначала речь шла об одном беглеце, то затем начали говорить о шести и десяти. Кто-то как будто видел их плывущими в воде, а пулеметчики разглядели на поверхности уже десятка два голов и открыли огонь.

Когда Нергер появился на палубе, то ему было доложено, что сбежала целая группа пленных — не менее двадцати человек. Дикая пальба из винтовок продолжалась еще некоторое время, пока командир разбирался в обстановке. Нергер выяснил, что несчастный пленный, в которого стрелял, но, к счастью, не попал часовой, собирался выйти по нужде. У него даже в мыслях не было бросаться за борт. Быстро проведенная проверка показала, что все пленные на месте. Чёрными точками, принятыми за головы беглецов, оказались резвящиеся в воде крокодилы, которых, судя по всему, стрельба нисколько не беспокоила. Сконфуженные моряки разошлись по своим местам...

Пока «Вольф» стоял в этой живописной бухте, Нергер приказал оборудовать дополнительные жилые помещения для пленных. На верхней палубе, у прожекторной площадки, была сооружена шикарная каюта, где разместили вице-губернатора Стренгмена, майора Флуда с женой и еще трех австралийских офицеров с «Матунги».

Некоторые сложности возникли с «Марией Стюард». На «Матунге» она выполняла обязанности горничной жены австралийского майора, получая за это жалование. Попав на «Вольф», «Мария Стюард» заявила, что теперь все равны и она никого обслуживать не собирается. Нергер велел передать ей, что он хотел разрешить ей принимать пищу вместе с пленными офицерами, но раз она бунтует, то будет есть с матросами. Восстание было подавлено, и «Мария Стюард» была поставлена на довольствие пленных офицеров.

Незадолго до ухода из бухты были забиты три лошади, обнаруженные на «Матунге». Инициатором этого не слишком гуманного поступка был сам Нергер, мотивируя эту необходимость главным образом питательностью и полезностью конины. Это вызвало возмущение доброй половины кают-компании. Офицеры — противники конины, предупредив Нергера, что к ней даже не притронутся, убеждали командира пощадить лошадей и свести их на берег.

— Чтобы там их забили туземцы или задрали дикие звери? — возражал Нергер, призывая офицеров не распускать сентиментальные сопли, а лучше полакомиться мясом. Он обязан заботиться прежде всего о здоровье своих людей, а для здоровья необходимо употреблять в пищу свежее мясо. Путем голосования победили любители свежего мяса.

Кают-компания на «Вольфе» располагалась над каютой командира, и Нергер мог слышать, каким галопом несутся офицеры на обед, когда в меню имеются мясные блюда. Приказав забить и освежевать лошадей, Нергер отдал распоряжение кокам не разглашать офицерам, из чего приготовлены мясные блюда: из конины или нет.

Когда на следующий день офицерам подали мясной рулет, особо упорные почитатели лошадей заявили, что к конине они не прикоснутся, хотя рулет был не из конины. Еще через

день в меню было проставлено слово «жаркое». «Жаркого из конины не бывает», — решила кают-компания и снова ошиблась. Жаркое было именно из конины. Но офицеры набросились на жаркое с таким аппетитом, какого Нергер никогда прежде у них не наблюдал. Когда с жарким было покончено, командир открыл своим офицерам правду. Они не поверили, тогда Нергер призвал в свидетели главного кока. Почитатели лошадей были смущены, но больше от конины не отказывались...

Тем временем «Матунга» была разгружена полностью. На нее свезли весь накопившийся на «Вольфе» мусор, вывели на глубокую воду и там затопили.

VI

В начале сентября 1917 года «Вольф», оставив за кормой воды голландской Ост-Индии, направился к Сингапуру, в районе которого Нергер собирался поставить мины.

Стояла невыносимая жара. Однажды, как и у островов Фиджи, сигнальщики наблюдали мираж. Они ясно увидели качающийся на волнах голландский миноносец, проводящий учебные стрельбы. При ближайшем рассмотрении «миноносец» оказался скоплением бакланов, охотившихся за летающими рыбами.

Пленный майор Флуд обратился к Нергеру за разрешением спать на верхней палубе из-за невероятной духоты в каюте. Нергер не возражал, хотя и не гарантировал майору, что его сон не будет потревожен. В случае объявления на корабле тревоги майор должен был немедленно исчезнуть с верхней палубы, прихватив с собой и свой матрац.

В районе, где сейчас находился «Вольф», была очень вероятной встреча с английскими боевыми кораблями, и Нергер дал приказ сигнальщикам усилить наблюдение за горизонтом.

Не успел Нергер спуститься в свою каюту, чтобы немного отдохнуть, как с мостика прибежал рассыльный, доложивший со слов вахтенного офицера, что прямо по курсу обнаружено какое-то судно с погашенными огнями. Нергер поспешно вернулся на мостик. Ночь была лунной и ясной. По воде бежала серебристая лунная дорожка, делая видимость прекрасной. Нергер сразу же опознал в неизвестном судне английский легкий крейсер. Он видел, как крейсер развернулся и прошел по левому борту «Вольфа». Нергер приказал пробить боевую тревогу. Хотя положение было очень серьезным, Нергер от души повеселился, глядя, как доктор Флуд и его супруга, чей безмятежный сон был нарушен боевой тревогой, пытаются ретироваться с верхней палубы, лавируя полуодетыми среди бегущих на боевые посты матросов. В конце концов, им удалось добраться до своей каюты, где они улеглись досыпать.

На мостике «Вольфа» напряженно следили за действиями английского крейсера. Заметил он «Вольфа» или нет? Расплывчатый силуэт вражеского корабля стал более четким две трубы и две мачты, в ходовой рубке горел свет. В любой момент крейсер мог дать «Вольфу» приказ остановиться. Расстояние между кораблями было около четырех тысяч метров.

Нергер лихорадочно обдумывал свои дальнейшие действия.

Может быть, выпустить по англичанину торпеду? Но попадет ли она на таком расстоянии? Ставки были очень велики, и Нергер решил воздержаться от опрометчивых действий. Если торпеда пройдет мимо, то «Вольфу» придется очень плохо. Даже если он не погибнет, его рейду, так или иначе, придет конец.

В итоге Нергер счел наиболее мудрым сделать вид, что он просто крейсера не заметил, и спокойно пошел дальше своим курсом. Английский крейсер, на котором, похоже, все спали, никак на это не реагировал.

Выставив мины у Сингапура, Нергер прошел через Яванское море, проскользнул проливом Торреса и снова вышел в Индийский океан, направляясь на юго-запад. Пройдя

траверз Коломбо, «Вольф» повернул к Мадагаскару. Океан был пустынен — ни боевых кораблей, ни торговых судов противника видно не было.

Только 27 сентября, когда «Вольф» находился в районе Мальдивских островов, его сигнальщики обнаружили столб дыма за кормой. В воздух был поднят «Вольфхен», доложивший после короткой разведки, что источником дыма является грузовое судно, следующее на юго-запад со скоростью около пяти узлов.

Был полдень. Нергер приказал дать команде обед, а затем развернул «Вольф» и пошел навстречу обнаруженному судну. Около часа дня оно появилось в видимости. На воду был снова спущен «Вольфхен», вылетевший с задачей задержать этот пароход до подхода «Вольфа».

Подлетев к судну примерно на четверть мили, пилот просигналил: «Остановиться! Не пользоваться радиостанцией!»

Подняв немецкий флаг, «Вольф» лег на курс, параллельный курсу перехваченного судна. Оно оказалось японским сухогрузом «Хитачи-Мару», имевшим орудие на корме. Судно не подчинилось ни сигналу с «Вольфхена», ни сигналу с «Вольфа», подняв лишь флаг «Ясно вижу». Японцы показали, что все поняли, но подчиняться не собираются. «Хитачи-Мару» начала, гудя сиреной, разворачиваться на обратный курс, поворачиваясь к «Вольфу» кормой, где стояло орудие. С мостика «Вольфа» было видно, как японские моряки расчехлили орудие и быстро навели его на «Вольф».

С «Вольфа» произвели предупредительный выстрел под нос «Хитачи-Мару». Но японское судно и не собиралось останавливаться.

Нергер приказал произвести второй предупредительный выстрел.

Единственным эффектом был ответный огонь, который открыла «Хитачи-Мару» из своего единственного орудия. Снаряд, просвистев над мачтами «Вольфа», упал в море.

Нергер, стиснув зубы, приказал открыть огонь на поражение.

Первый же снаряд «Вольфа» разорвался на палубе японского судна и смел с нее людей. Несколько комендоров, хлопотавших у орудия, упали на палубу, но их немедленно заменили новыми. Японцы всегда отличались своей воинственностью.

«Вольф» произвел второй залп, затем — третий. Убитые и раненые падали на палубу «Хитачи-Мару», но пароход не останавливался, а начал на ходу спускать шлюпки. Только когда в шлюпки перешло большее число команды, «Хитачи-Мару» замедлила ход и, подтянув до места шары, остановилась.

С «Вольфа» к японскому пароходу пошла шлюпка с призовой командой, но не успела она отойти от борта вспомогательного крейсера, как заработала радиостанция «Хитачи-Мару», оповещая весь мир о случившемся и посылая сигналы бедствия.

«Вольф» снова открыл огонь, а его радисты пытались заглушить сигналы, подаваемые радиостанцией японского судна.

Один из снарядов «Вольфа» разрушил радиорубку «Хитачи-Мару», убив или ранив всех, кто там находился. Другим снарядом на японском судне повредило руль.

От остановившегося парохода уходила целая флотилия шлюпок и катеров. Было ясно, что на борту парохода было много пассажиров.

Пока что главное беспокойство у Нергера вызывало современное 120-миллиметровое орудие, которое, хотя и замолчало после двух выстрелов, но вполне могло возобновить огонь. Главной задачей «Вольфа» была борьба с морской торговлей противника, а не сражение с кем бы то ни было, поскольку любая победа могла стать «пирровой» — ведь полученные повреждения было негде ремонтировать. А любой снаряд с японца, мог повредить машину или руль, превратив «волка» в беспомощного ягненка. Такими предпосылками руководствовался Нергер, считая, что он не нарушает международного

права. Право это, по мнению командира, было нарушено японским капитаном, подвергшим опасности жизнь своих пассажиров, зная, что сопротивление безнадежно.

Впрочем, японский капитан действовал в соответствии с инструкциями своего Адмиралтейства. Но выяснилось, что эти инструкции определяли его поведение на случай встречи с подводной лодкой, а не со вспомогательным крейсером. В итоге на «Хитачи-Мару» погибли двадцать человек, многие пассажиры были ранены и нуждались в срочной медицинской помощи.

Гидроплан «Вольфхен» принял участие в бою, сбросив бомбу, которой пытался вывести из строя японское орудие. Затем, из-за поломки мотора, «Вольфхен» был вынужден сесть на воду. Подняв самолет на борт, Нергер отправился вылавливать японские шлюпки, которые разбрелись по морю кто куда. Многих приходилось поднимать прямо из воды.

Доставив на «Вольф» всех пассажиров и экипаж «Хитачи-Мару», призовая команда поднялась на само судно, которое к этому времени было полностью покинуто всеми, включая капитана и старшего механика. Японский капитан, находившийся уже на борту «Вольфа», требовал, чтобы его доставили обратно на вверенное ему судно и дали возможность погибнуть вместе с ним. Это был не фанатизм самого капитана, а образ действий, предписанный японским Адмиралтейством.

Командира и старшего механика вернули обратно на «Хитачи-Мару», чтобы они оказали содействие ремонту своего прекрасного судна. Прежде всего, на «Хитачи-Мару» похоронили убитых. Убитый враг — уже не враг и достоин всех почестей.

Убитых японцев похоронили в полном соответствии с военно-морским ритуалом: японский капитан произнес погребальную речь, прозвучали молитва на японском языке и троекратный салют из винтовок призовой команды. После чего убитых предали морю.

Между тем, прибывшие с «Вольфа» немецкие механики приступили к ремонту руля и воздухозаборника котельной вентиляции.

Около восьми часов вечера ремонтные работы были закончены, и «Вольф» отвел свой приз в одну из бухт маленького атолла в гряде Мальдивских островов. «Хитачи-Мару» встала на якорь. Это было второе судно с таким названием, которое теряла Япония. Первое погибло еще во времена русско-японской войны.

Только теперь немецкие моряки могли спокойно осмотреть свой приз. Все пространство у разбитого орудия было забрызгано кровью. Замок открыт. Под ним лежал снаряд, видимо, выпавший из рук убитого заряжающего. Большая часть снарядов «Вольфа» попали в эту часть судна. К счастью, особых повреждений снаряды «Вольфа» не причинили. Была одна пробоина над ватерлинией, но ее быстро залатали.

Само судно, как уже отметил опытный глаз Нергера, было прекрасным и очень подходило для размещения пленных. Скорость у «Хитачи-Мару» была больше, чем у «Вольфа» — тринадцать узлов. Угля в ямах было более чем достаточно. Но если само японское судно было признано замечательным, то его груз вообще превзошел все ожидания Нергера и его людей. Даже примерная оценка стоимости груза превышала пятьдесят миллионов фунтов. «Хитачи-Мару», следовавшая в Лондон в качестве «Рождественского парохода», имела на борту дорогой и разнообразный ассортимент товаров. Тут был и сырой каучук, и мешки с чаем, рулоны великолепных шелков, медные и латунные слитки, игрушки, рис, мука и бобы, а также тушки омаров. Все это ждали к Рождеству жители Лондона, но все изобилие досталось немецким корсарам со вспомогательного крейсера «Вольф».

Часть японского экипажа была возвращена на судно для приведения его в полный порядок и подготовки к приему пассажиров. На «Хитачи-Мару» планировалось перевести женщин и детей, а также невоеннообязанных мужчин — прежде всего, тех, кому было уже за шестьдесят лет.

Все пробоины на японском пароходе, нанесенные снарядами «Вольфа», были заделаны и залиты цементом. При ремонтных работах использовались доски от минных стеллажей «Вольфа». Нергер пожертвовал кое-чем из своего запасного оборудования. Была залатана изрешеченная осколками дымовая труба парохода.

Нергер планировал взять «Хитачи-Мару» с собой и привести судно в Германию, но на всякий случай приказал перегрузить наиболее ценную часть груза на «Вольф», исходя из того, что дела могут пойти таким образом, что японца придется затопить. Кроме того, «Вольф», израсходовав почти все мины, большую часть боеприпасов и угля, опасно вылез из воды, и Нергер хотел его как следует загрузить.

Простояв у атолла трое суток, «Вольф» снова вышел на охоту. На этот раз предстояло добыть уголь для себя и для «Хитачи-Мару», чтобы его хватило на переход в Германию. Японский пароход остался в бухте, на нем продолжались работы.

Некоторое время «Вольф» крейсировал невдалеке от атолла, ожидая новой добычи, но ничего не дождался. Море было пустынным.

Только в ночь на пятые сутки крейсерства появились два парохода. Один из них, видимо, нейтральный, был ярко освещен. Второй шел с погашенными огнями со скоростью, намного превышающей скорость «Вольфа». Едва заметив «Вольф», затемненное судно развернулось и пошло навстречу ему. Судно было похоже на английский вспомогательный крейсер, и Нергер приказал подготовить к действию торпедные аппараты. Маневр неизвестного парохода Нергер воспринял как враждебный. Командир «Вольфа» выжидал, не выпуская торпед, хотя и понимал, что подобное промедление может стать для него фатальным.

Судно прошло прямо за кормой у «Вольфа». Оно было вооружено. На его юте матросы с чем-то возились. Видимо, готовили к бою орудие. Но и это не спровоцировало Нергера открыть огонь. Между тем, командир «Вольфа» пришел к выводу, что перед ним не вспомогательный крейсер, а, скорее, пассажирский пароход водоизмещением примерно в десять тысяч тонн. Пройдя за кормой «Вольфа», пароход развернулся и лег на прежний курс, идя со скоростью не менее пятнадцати узлов — в полтора раза быстрее «Вольфа».

Остановка судов ночью — очень рискованное дело, поскольку невозможно учесть тысячи неожиданностей, которые могут возникнуть. Нергер решил дождаться утра. Включать прожектора он тоже не хотел. Все нейтральное судоходство контролировалось англичанами, и капитана «нейтрала» могли ждать неприятности, если бы он не сообщил англичанам о «Вольфе» в ближайшем порту.

«Вольф» следовал за затемненным судном до рассвета, по-прежнему видя на горизонте ходовые, огни. Но и потенциальна» добыча успела уйти далеко — за пределы дальности огня орудий вспомогательного крейсера. Натравить на него «Вольфхен» тоже не представлялось возможным из-за крупной волны. Скрепя сердце, Нергер приказал ложиться на обратный курс.

Снова потекли дни томительного ожидания новой добычи. За это время «Хитачи-Мару» должны были уже хватиться, и Нергер не исключал возможности, что на поиск японского судна из Коломбо выйдет целая эскадра английских крейсеров. Другими словами, пришла пора убираться из этого района. Нергер послал гидроплан к атоллу, где стояла «Хитачи-Мару», с приказом бывшему японскому судну выходить в море, а сам еще неделю крейсировал южнее архипелага. Но никто не попадался. Прекратив поиски в этом районе, Нергер взял курс на Маврикий посмотреть, не попадется ли кто-нибудь на трассе южнее Мадагаскара в пасть к голодному волку.

Казалось, удача полностью отвернулась от «Вольфа». Сигнальщики напрасно всматривались в пустынный горизонт. Ни дымка! «Вольф» долгое время крейсировал у Маврикия. Результата не было никакого, а запасы угля таяли с каждым днем. Взять же угля

было негде, если не считать бункеров «Хитачи-Мару». Но если взять японский уголь, то «Хитачи-Мару» не довести до Германии. Как было ни жаль топить японский пароход, но следовало подчиниться реалиям. Альтернативой могло быть только затопление самого «Вольфа». Но, все же, Нергер решил сохранить драгоценный груз и, найдя хорошую стоянку и кораллового рифа севернее Маврикия, приступил к разгрузке «Хитачи-Мару». Чем глубже немецкие моряки забирались в бездонные трюмы японского сухогруза, тем больше находили того, что сам Нергер, не вдаваясь в подробности, определил как нечто «прекрасное и очень дорогое». Командир «Вольфа» был рад и тому обстоятельству, что ему удалось вырвать столь «драгоценный куш» из рук противника.

Несмотря на то, что разгрузка «Хитачи-Мару» велась круглосуточно, эти работы заняли три недели.

Шлюпки, подходившие к «Вольфу», встречали дружный лай, мяуканье, визг, мычание, блеяние, хрюканье, кряканье, кудахтанье и даже карканье. Казалось, что «Вольф» был не боевым рейдером, а плавучим зоопарком среднего размера, который мог сделать честь любому провинциальному городу.

Не то чтобы Нергер решил превратить вверенный ему вспомогательный крейсер в некоторое подобие Ноева ковчега или разрешил иметь весь этот зверинец на борту. Он просто не запрещал, и зверинец постепенно накопился сам собой.

Нергер признался, что следить за всем этим зоосадом было выше его сил, хотя он и делал иногда робкие попытки навести там порядок.

Первой на борту появилась молоденькая кошечка Эвхен, которую в кармане шинели притащил на борт адъютант Нергера перед самым выходом, уверив командира, что получил котенка в подарок от друга на счастье. Нергер в конце концов смирился, признав изящную Эвхен самой красивой кошечкой, какую ему когда-либо приходилось видеть. Она была исключительно чистоплотной, постоянно вылизывала свою шелковистую серую шкурку.

Рано утром, когда командир «Вольфа» просыпался, Эвхен появлялась в каюте, пристраивалась за занавеской и внимательно следила, как Нергер одевается и приводит себя в порядок. Если командир собирался слишком долго, Эвхен начинала громко мяукать, как бы сообщая Нергеру, что завтрак уже готов. Затем Эвхен желала выяснить, что подавали на завтрак, и если там было что-то, чем она хотела полакомиться, то не позволяла командиру начать завтракать раньше ее.

Поскольку ночью приходилось долго находиться на мостике, Нергер, если позволяла обстановка, заваливался спать после обеда на диване в походной каюте. Тут же появлялась Эвхен и пристраивалась на диване рядом с ним.

Нергер предоставил кошечке полную свободу действий, так как маленький зверек не терпел никаких ограничений, не говоря уже о насилии. Когда же Нергер спал в койке своей штатной каюты, Эвхен забиралась к нему под одеяло таким образом, что из-под него торчал только ее розовый носик. Она бегала за командиром на мостик и могла часами находиться там, глядя на луну.

Когда на «Вольфе» появились коты с захваченных пароходов, они, разумеется, сразу начали флиртовать с Эвхен. Эвхен откликалась на флирт, но держала всех котов на расстоянии. Нергер решил «выдать замуж» свою любимицу за шикарного испанского кота, появившегося на «Вольфе» после очередной операции. Однако, у того быстро появились соперники в виде одного немецкого толстяка по кличке Петер и пленного английского кота. Все они были без памяти влюблены в серебристо-серую красавицу Эвхен, и по ночам корабль оглашался их боевыми криками. Кот Петер — добрый толстый немец — был настолько избалован своим хозяином, что сражаться с испанским и английским котами был не в состоянии, полностью потеряв боевую форму. Все кошачьи баталии, как правило, проходили в небольшом саду, который Нергер приказал разбить перед своей походной каютой. Там

росли розы, пальмы, апельсины, виноград, фиги и многие другие экзотические растения, довезти которые до Германии, к сожалению, не удалось.

Все кошки отличались великолепной чистоплотностью, чего нельзя было сказать о большинстве находящихся на борту собак.

При уходе из Германии, на «Вольфе» было четыре таксы и пинчер, а в конце плавания их уже никто не мог точно сосчитать. Собаки были маленькие, средние и крупные — вроде огромного дога с какого-то французского судна. Самыми резвыми были таксы, число которых удвоилось. Они бесчинствовали по всему кораблю, врываясь в каюты и переворачивая там все вверх дном. Самым забавным был Штум, которого называли помесью осла и летучей мыши. Как-то правое ухо Штума внезапно встало, как свечка, вызвав всеобщее недоумение. С чего был это? Потом правое ухо вернулось в свое первоначальное положение, но встало левое. Все согласились, что это кошмар!

Но самое ужасное ждало моряков «Вольфа» впереди. Через некоторое время левое ухо также опустилось, а еще через неделю поднялись оба, да там и остались, как у пинчера. Затем все выяснилось. Оказывается, подружка Штума — Биби — подружилась с пинчером, и расстроенный Штум, чтобы ее вернуть, обзавелся ушами, как у пинчера, считая, что именно на них клюнула Биби...

К сожалению, у всех собак, особенно, у такс, была одна общая и очень плохая привычка — повсюду ставить свои маленькие «мины». Для устранения этих «мин» на корабле была организована специальная «минно-тральная» служба. Постепенно эта служба приобрела необходимые навыки, и по кораблю стало безопасно ходить, не рискуя где-нибудь «подорваться».

С «Хитачи-Мару» на «Вольф» перебралась маленькая обезьянка Фипсе — сама очень похожая на японочку. Зверек был чрезвычайно забавный и веселый. Любимым местом Фипсе стал рояль в офицерской кают-компании, с которого обезьянка предпочитала радоваться жизни. Однажды Нергер заметил, как возле рояля, скуля, собрались таксы, уныло глядя на обезьянку. Таксам тоже захотелось забраться на рояль. Одна из них, по кличке Лоттхен, прыгнула на стул, откуда Фипсе втащила ее за хвост на рояль. Через минуту таким же способом все таксы очутились на рояле.

Фипсе любила тепло, а когда холодало, забиралась в крольчатник, прижимая обеими лапами кроликов к себе. Так она грелась, довольно при этом улыбаясь. К несчастью, с Фипсе произошла трагедия. Когда стало холоднее, обезьянка отправилась жить в кочегарку, где вечно крутилась возле топок и в итоге сгорела.

Маленький кабанчик Юмбо был родом из Новой Гвинеи, где его выменяли у туземцев на два перочинных ножика. Он считался чемпионом по «боксу» благодаря постоянным победоносным боям с собаками, обращая их в бегство сильными ударами своего рыла. В качестве приза после удачного боя Юмбо получал от своих почитателей миску какао, которую выпивал одним махом. Через час Юмбо лежал на палубе и, казалось, умирал. Доктор возвращал его к жизни большой дозой касторки. Однако вскоре Юмбо нашли мертвым. Кто-то из почитателей перепоил его какао.

Кроме того, на борту «Вольфа» жили четыре свиньи, десятка полтора баранов во главе со своим вожаком по кличке Юлиус, целое стадо кроликов, стаи кур, уток, голубей, попугаев и канареек. С каждого захваченного корабля свозили всю живность на «Вольф». Английские моряки бросали на обреченных судах свое имущество, но в первую очередь пытались спасти своих пушистых или пернатых любимцев.

Увы, когда «Вольф» вернулся в Германию, на нем остались только крысы и тараканы. Всех остальных либо съели, либо они сами погибли, не выдержав климатических изменений.

VII

При разгрузке «Хитачи-Мару» было совсем не просто выбрать те товары, которые были бы достойны храниться в трюмах «Вольфа».

Просто глаза разбегались! Лен, льняное масло, хлопок, чай, бобы, какао, горох, мука пшеничная, картофельная, кокосовая, арахисовая и рыбная. Осетров и омаров было столько, что экипаж «Вольфа» наслаждался этими деликатесами в течение многих недель. К сожалению, на «Хитачи-Мару» не оказалось столь нужного для омаров майонеза. Конечно, майонез можно было приготовить самим, но куры, находившиеся на борту «Вольфа», «бастовали» и не клали яиц.

Кроме продовольственных товаров, трюмы японского сухогруза были забиты каучуком, кожами, медью и латунью. Латунные слитки были переплавлены из старых китайских монет, и от них при разгрузке отваливались целые куски...

Как это было ни обидно, но разгрузку «Хитачи-Мару» через три недели пришлось остановить — «Вольф» был уже набит до отказа. Медными и латунными слитками заполнили все, включая угольные ямы и жилые помещения. Под складирование использовались даже погреба с боеприпасами. Но, все равно, много богатства пришлось затопить.

Пока корсары Нергера, трудясь, как каторжники, лихорадочно разгружали японский пароход, стоявший в Кейптауне японский крейсер «Цусима» стал разыскивать «Хитачи-Мару», которая имела для него почту. Крейсер провел поиск пропавшего судна у восточного побережья Африки, постоянно вызывая его на связь, не подозревая, что «Хитачи-Мару» попала в волчью пасть. Как плач по потерянной возлюбленной, звучали в эфире позывные крейсера «Цусима»: «Хитачи-Мару», не слышим вас, ответьте... «Хитачи-Мару», ответьте крейсеру «Цусима»... «Хитачи-Мару», ответьте..."

Удача, которая сопутствовала «Вольфу» с самого начала его корсарского рейда, была благосклонна к нему и сейчас. Крейсер «Цусима» несколько раз прошел мимо места, которое Нергер использовал для своей якорной стоянки, безрезультатно ожидая новой добычи. «Цусима» появился там всего через трое суток после того, как Нергеру надоело ждать, и он отправился разгружать «Хитачи-Мару».

Пока продолжалась разгрузка, в воздух постоянно поднимался «Вольфхен», проводя разведку района, дабы обезопасить Нергера от неприятных сюрпризов. «Вольфхен» с бортовым номером 841 был гидропланом новейшей конструкции и имел исключительно прочный корпус. Правда, попав на борт крейсера,

«Вольфхен» был почти сразу же покалечен. «Вольф» как раз проводил учебные стрельбы, и ударная волна от залпа нескольких орудий помяла «волчонку» верхние элероны. Но это были пустяки, повреждение устранили менее чем за сутки. Наибольшие опасения всегда вызывал мотор «Вольфхена», который нес в тропиках двойную нагрузку из-за жары и повышенной влажности. Все металлические части мгновенно покрывались ржавчиной. Поэтому оба пилота и механики буквально не отходили от «Вольфхена», постоянно его смазывая, очищая и латая. До выхода в Индийский океан «Вольфхен» скрывали под палубой. Гидроплан был задействован первый раз при остановке «Таррителлы». Когда «Вольфхен» впервые поднялся в воздух, все взирали на это зрелище со страхом, не ожидая от него ничего хорошего. Уж очень несолидно выглядел «Вольфхен». Казалось, он сейчас развалится, что многие предсказывали, убеждая пилотов не рисковать. «С такой уткой нельзя начинать серьезных дел», — ворчали пессимисты. На любом аэродроме после сборки самолета целая команда техников и механиков все на нем проверяет и выверяет в течение долгого времени, прежде чем допустить машину, к полету. На борту «Вольфа» подобная предполетная подготовка была совершенно невозможна. К корпусу самолета прикрепили крылья и хвостовой стабилизатор — и готово!

Несмотря на сильный ветер, взлет «Вольфхена» проходил без каких-либо происшествий. Правда, гидроплан долго прыгал по волнам, подскакивая в воздух и снова касаясь

поплавками воды, но затем отрывался от поверхности моря и через двадцать минут достигал высоты тысяча двести метров.

Пилоты рассказывали, что с высоты открывается потрясающий вид. Океан просматривается на девяносто миль вокруг, и мельчайшая деталь ясно видна на его темно-синей поверхности. «Вольфхен» набирал высоту четыре тысячи метров, откуда штопором пикировал вниз и через несколько минут уже снова стоял на палубе.

«Вольфхеном» немедленно заинтересовались акулы. Однажды, едва его поплавки коснулись воды, как в сторону самолета двинулся торчащий из воды огромный острый плавник. Эта акула, видимо, «доложила» своим собратьям об обнаружении добычи, потому что не прошло и четверти часа, как вокруг уже бесновалась целая стая.

Благополучно пройдя испытания, «Вольфхен», если позволяла погода, вылетал ежедневно, причем, дважды: на рассвете и во второй половине дня, возвращаясь уже в сумерках. Благодаря воздушной разведке, удалось обнаружить «Джумну» и «Вордсворт». Пилотам с «высоты своего положения» было очень легко определить курс судна и вычислить его скорость относительно самолета. Затем в игру вступал «Вольф», и обнаруженному пароходу приходил конец.

Когда же по пути в Австралию вспомогательный крейсер вступил в полосу непрерывных дождей и штормов, «Вольфхен» был снова разобран и спрятан под палубу.

При первом полете в Тихом океане пилоты, уже взлетев, обнаружили обрыв в электросети машины и лопнувшую растяжку. Тем не менее, они решили завершить полет. Океан катил крупную зыбь; как всегда, вокруг корабля шныряли акулы. Завершив разведывательный полет, «Вольфхен» совершил посадку на воду, но вдруг неожиданно остановился и стал капотировать, то есть, «клевать носом». Выяснилось, что лопнувшая растяжка повредила один из поплавков, и тот дал течь. Машина медленно становилась на мотор, поднимая хвост.

Еще во время взлета «Вольфхена» с мостика крейсера заметили, что на самолете не все в порядке, а теперь уже не на шутку встревожились. На воду немедленно была спущена шлюпка с отобранными гребцами.

Порывистый ветер уносил скапотировавшийся «Вольфхен» от корабля. Пилот и наблюдатель вылезли из кабины и забрались на хвост машины в попытке сбалансировать «Вольфхен». Кругом уже мелькали акульи плавники. Сгибая весла, моряки на спасательной шлюпке шли к «Вольфхену» и успели в самый последний момент. С мостика Нергер видел, как двое матросов, не обращая внимания на акул, прыгнули в воду и взобрались на поплавки «Вольфхена». Нергер медленно и осторожно повел корабль к месту аварии.

Столь же осторожно гидроплан был поднят на борт, разобран и отправлен на капитальный ремонт. Акулы еще долгое время разочарованно кружили вокруг «Вольфа»...

Недели через три мотор самолета был полностью отремонтирован. Были заменены поломанные «ребра» крыльев и натянута новая брезентовая обшивка, примерно через месяц «Вольфхен» был снова готов к полетам.

За время похода «Вольфхен» совершил более ста пятидесяти вылетов, часами оставаясь в воздухе под ветром, дождем и палящими лучами солнца. На нем происходила масса поломок, но все они сравнительно быстро устранялись. Например, новые «ребра жесткости» для крыльев были вырезаны из ящика с чаем. Чуть ли не каждые три дня на крылья и фюзеляж «Вольфхена» приходилось натягивать новую брезентовую или парусиновую обшивку. Этого добра на «Вольфе» было много, но такого качества, что обшивка вскоре снова расползалась и повисала лохмотьями, придавая «Вольфхену» жалкий вид. Кому-то пришло, в голову натянуть на крылья «Вольфхена» шелк-сырец, но он расползся через два часа полета, и просто удивительно, как при этом самолет умудрился вернуться обратно, а не упал в море. Необходимо было отыскать более прочный материал, и его тоже нашли на

«Хитачи-Мару», которая просто была пещерой Али-Бабы! В одном из трюмов японского парохода были обнаружены ящики с белым атласом, предназначенным на бальные платья английских дам. Таким образом, «Вольфхен» был «одет» в английский бальный туалет, и до конца похода этот туалет послужил ему на славу...

После разгрузки «Хитачи-Мару» «Вольфхен» вылетел на разведку обстановки, чтобы убедиться, нет ли еще поблизости японского крейсера «Цусима». Получив известие, что никого в близлежащем районе нет, Нергер вывел «Хитачи-Мару» на глубокую воду, где затопив «драгоценное японское судно».

Необходимо было срочно пополнить запасы угля, пока положение не стало критическим.

Нергер решил идти в сторону Дурбана.

«Вольф» находился в плавании уже ровно год, и удача всегда была на его стороне. Нергер верил, что Удача не оставит «Вольф» и сейчас. И не ошибся.

Как-то на рассвете — самое удачное время для охоты — сигнальщики «Вольфа» обнаружили на горизонте большое судно, оказавшееся испанским пароходом «Игоц Менди». Уже по внешнему виду испанского парохода стало ясно, что он как раз перегружен углем.

Пароход был задержан, на него высадилась призовая команда и повела «Игоц Менди» за «Вольфом». Опросив капитана угольщика и его офицеров, Нергер еще раз убедился в том, какое сильное давление оказывает Англия на нейтральное судоходство. «Игоц Менди» вышел из Испании в балласте, чтобы доставить из Калькутты груз джута. Против этого англичане ничего не имели. Напротив! Они уверили испанского капитана, что все «нейтралы» могут полностью положиться на помощь и поддержку Британской Империи. Только любезность за любезность. «Игоц Менди» должен зайти в бухту Делаго, взять там уголь и доставить его в Коломбо. Разумеется, для нужд английского флота. Если же испанцы откажутся сделать это, то английское правительство может и воспрепятствовать заходу испанского судна в Калькутту за джутом. Могут возникнуть и другие сложности.

В случае согласия, испанцы также должны были принять выставленные англичанами дополнительные условия: путь до бухты Делаго не оплачивается, а погрузка угля по фрахту составит сорок шиллингов за тонну, что более чем в десять раз меньше настоящей фрахтовой расценки.

Испанцам очень нужен был джут. Поэтому «Игоц Менди» принял в бухте Делаго восемь тысяч тонн угля, а при выходе в море нарвался на «Вольфа».

Нергеру оставалось только сожалеть, что он не «поймал» испанца на несколько дней раньше. Тогда можно было бы не уничтожать «Хитачи-Мару», которую так хотелось привести в Германию.

Но вскоре Нергер перестал жалеть, что не встретил «Игоц Менди» раньше. Случись это дня на два, на три раньше, беды было бы не миновать. Уже на следующий день в одном из самых больших угольных бункеров «Вольфа», который был заполнен едва ли на треть, вспыхнул пожар.

В сущности, воспламенение угля в бункерах дело обычное и не очень страшное, когда к пожару есть доступ. Повстречай они «испанца» раньше, бункер был бы уже заполнен до отказа, и тогда дело было бы совсем плохо: его пришлось бы затопить, а затем мучиться с мокрым углем, как это было при выходе из Германии. Нергер выделил специального матроса, в чьи обязанности входил исключительно контроль за температурой в угольных ямах, которую тот замерял по нескольку раз в течение суток.

Девятого ноября матрос доложил старшему механику, что температура в главном бункере вдруг подскочила на пять градусов. Почти сразу же запахло газом и появился дым. Но в почти пустом бункере пожар немедленно был ликвидирован.

Нергер привел «Игоц Менди» на свою старую стоянку. Немедленно была начата перегрузка угля. После трех суток непрерывной работы все угольные ямы «Вольфа» были заполнены до отказа. Затем всех находившихся на «Вольфе» женщин и детей переправили на испанский пароход, которому было приказано следовать за «Вольфом». Для этой цели на «испанце» были оборудованы дополнительные каюты, их украсили коврами и зеркалами, умывальниками и многим другим, что немцам удалось захватить на потопленных судах.

Среди женщин, отправлявшихся на испанский пароход, была и знаменитая «Мария Стюард», которая, будучи членом экипажа судна, юридически считалась пленной. На испанском пароходе тоже не было много места, и ее поместили в каюту, где уже была поселена женщина с маленьким ребенком с острова Маврикий. «Мария Стюард» закатила очередной скандал, заявив, что не собирается жить в одной каюте с «цветными», и лучше останется на «Вольфе», поскольку не боится ни пушек, ни снарядов. Нергер хотел уж было согласиться, но потом передумал, считая, что будет лучше избавиться от скандалистки.

В течение последних месяцев число пленных на борту «Вольфа» настолько возросло, что они представляли для Нергера постоянную головную боль. Их было почти четыреста человек, которых надо было где-то размещать и, что немаловажно, кормить. Среди пленных были представители двадцати двух различных национальностей, не всегда ладящих между собой. Дольше всех на «Вольфе» находился экипаж «Тарриteллы» во главе со своим капитаном Мидоу — личностью весьма интересной.

Капитан Мидоу, что говорится, прижился на борту «Вольфа». Двое его подчиненных — старший штурман и второй механик — совершили побег, прыгнув как-то ночью за борт, и, видимо, погибли. Сам капитан, судя по всему, об этом даже не помышлял. Мидоу был родом из Окленда в Новой Зеландии и производил впечатление спокойного приветливого человека. Он был убежден, что все прекрасное на земле незыблемо является британским, а об остальном он не имел понятия и не интересовался. Нергер порой откровенно хохотал, когда ему пересказывали содержание бесед, которые Мидоу вел с его офицерами, непривычными к некоторым нюансам британского юмора. Капитан уже находился год на «Вольфе», когда между ним и авиаинженером, командовавшим механиками «Вольфхена», произошел следующий диалог:

Мидоу (торжественно): «Доброе утро, господин инженер!»

Инженер: «Доброе утро, господин капитан!»

М: «Господин инженер! Известно ли вам, что сегодня исполняется ровно год моего пребывания на борту „Вольфа“? Уже целый год я совершаю плавание на немецком военном корабле!»

И: «С чем вас сердечно поздравляю, господин капитан! Очень рад за вас и уверен, что сегодняшний день необходимо как-то особо отметить.»

М (торжественно, чеканя каждое слово): «Вот именно, господин инженер. В связи с этим у меня к вам просьба. Мне бы хотелось, чтобы вы передали слово в слово мое пожелание командиру корабля. Но только слово в слово.»

И: «Конечно, капитан Мидоу. Что я должен ему сказать?»

М: «Доложите ему, что я на „Вольфе“ уже год и участвовал во всех его походах. За это я хотел бы получить „Железный крест“, желательно, Первого класса. Но, если это будет невозможно, то я согласен и на крест Второго класса».

Все это говорилось с таким серьезным видом, что совершенно невозможно было определить, шутит капитан Мидоу или нет.

Когда «Вольф» уже возвращался домой, капитан Мидоу появился на палубе с узелком в руке, куда, по его словам, он сложил все свое имущество, чтобы иметь все необходимое, когда его выловят из воды после потопления «Вольфа». А то придется потом выпрашивать,

как нищему, у спасателей кусок мыла или бритвенный станок. Его пытались уверить, что подобного никогда не произойдет, и вскоре он сойдет на берег, где будет отдыхать от невзгод корабельной жизни за игрой в теннис или футбол. Пожав плечами, капитан Мидоу скромно заметил, что «Вольфу» до сих пор невероятно везло, но сейчас, когда корабль подошел уже непосредственно к линии английской блокады, его наверняка накроют, и всем придется искупаться. Он даже предложил по этому поводу пари на двадцать марок против пары ботинок. Шансов нет никаких, уверял он, у «Вольфа» слишком маленькая скорость, чтобы прорвать блокаду. Пари британского капитана никто не принял, но, когда «Вольф» через некоторое время благополучно добрался до Германии, один из офицеров спросил его:

— Ну, капитан Мидоу, что вы сейчас скажете? Поймали ваши хваленые англичане тихоходный «Вольф»? Вам удалось заметить хоть один английский корабль? Вы убедились, чего стоит ваша разрекламированная блокада?

Мидоу был растерян. На все вопросы он только сокрушенно кивал головой и молчал. Попав на берег, он немедленно попросил достать ему гражданскую шляпу или кепку, поскольку больше не желал носить британскую морскую фуражку...

Следующая группа пленных попала на «Вольф» с «Джумны». Ее капитан Уильям Викман притащил с собой на «Вольф» всю свою обширную библиотеку. Его никогда не видели без книги, казалось, он всегда был полностью погружен в чтение. Реальная жизнь его абсолютно не интересовала. Даже обедая, он думал только о том, чтобы скорее вернуться к своим любимым книгам. Среди двадцати девяти человек его экипажа были два антипода: кок Алпин и черный португалец по фамилии Зельвер. Алпин был шотландцем и, видимо, самым грязным шотландцем в мире. Когда ему предлагали умыться, он воспринимал это как смертельное оскорбление. Его несгибаемая позиция привела к тому, что вскоре его собственные товарищи отказывались спать с Алпином в одном помещении. Но, несмотря на вопиющую неряшливость и нечистоплотность, кок был, в сущности, неплохим малым, к которому редко приходилось применять какие-либо меры принуждения. Его полной противоположностью являлся португалец Зельвер — всегда чистенький и аккуратный, одетый с иголочки, хотя по профессии он был кочегаром.

С парохода «Вордсворт» на борт «Вольфа» прибыли еще двадцать пленных: англичане, ирландцы, шотландцы и один японец. Капитан «Вордсворта» Джон Шилдс сначала воспринял потопление своего судна как личное оскорбление и целый день ходил со злобным выражением лица. На все обращения к нему со стороны его товарищей до несчастью капитан отвечал лишь раздраженным бурчанием. Но постепенно настроение Шилдса стало улучшаться, особенно, когда он понял, что с другими судами немцы поступают не лучше, чем с «Вордсвортом». Постепенно даже выяснилось, что капитан «Вордсворта» обладает большим чувством юмора, поскольку самую большую радость он испытывал, когда «Вольф» отправлял ко дну свою очередную жертву. При этом он громко, но не злорадно, смеялся.

Очень интересной личностью оказался капитан парусника «Дея» старый Джон Рагг. Потерю своего судна он переживал очень тяжело. Ссутулившись, капитан стоял у лееров и смотрел на тонущий парусник, сняв шляпу, как у могилы близкого человека, и плакал. Рагг был признанным патриархом у своих матросов, в основном, негров с Маврикия. Со всеми вопросами они обращались только к нему, а сам капитан никогда не просил что-либо для себя, а только для своей команды.

С потопленной «Вайруны» были захвачены в плен капитан Гарольд Сандерс и тридцать восемь человек команды: англичане, шотландцы, ирландцы и австралийцы. С парусника «Винслоу» на «Вольф» прибыло пополнение в виде капитана Траджта и его тринадцати матросов, среди которых были англичане, японцы и негры.

Со шхуны «Белуга» были сняты капитан Камерон с женой и дочкой Анитой («Корабельным бичом») и тринадцатью матросами, все они были американцами.

Со шхуны «Анкор» в плен угодили капитан Ольсен, уже довольно пожилой человек, и одиннадцать членов команды — тоже одни американцы. Среди них выделялся стюард — большой любитель коньяка. Как-то его попросили сделать на «Вольфе» какую-то работу, за которую он попросил рюмку коньяка. Когда его спросили, сколькозвездочный коньяк он предпочитает, стюард ответил:

— Я — американец. По мне, чем больше звезд, тем лучше!

На «Матунге» были захвачены: капитан Дональдсен, вице-губернатор Рабаула Стренгмен, которому убогая каюта заменила роскошь его резиденции, майор медицинской службы Флуд с женой, три капитана английской армии, один офицер Королевского флота (военный комендант парохода), девять австралийских солдат и знаменитая «Мария Стюард».

Первые пленные еще могли размещаться со всеми удобствами — помещений на «Вольфе» было предостаточно. Но, по мере увеличения количества пленных, условия их содержания постепенно ухудшались, а с захватом «Хитачи-Мару» стали просто нетерпимыми. Помимо капитана Томинага и ста человек его команды, на судне было еще и пятьдесят семь пассажиров, некоторые с весьма странными привычками.

Как-то утром Нергер прогуливался по палубе, обдумывая план дальнейших операций, и случайно "заглянул на стоявшую рядом с «Вольфом» «Хитачи-Мару». На палубе захваченного судна командир «Вольфа» увидел несколько молодых людей, заставивших его удивиться странностям японских нарядов. Молодые люди были одеты в кимоно, которые, распахиваясь при ходьбе, обнажали нижнее белье, состоящее из нижней юбки красного цвета и чулок, перехваченных цветными лентами, и изящные лакированные туфельки с затейливыми пряжками. Нергер не поверил своим глазам и, подозвав своих офицеров, поинтересовался: не мерещится ли это все ему? Кто эти люди? На что получил ответ, что подобная мода возникла среди молодых англичан, проходящих службу в колониях.

Многие из этих молодых людей собирались вступить в английскую армию, так что попали они в плен в самое подходящее время. Но, видимо, они еще не до конца осознали свое нынешнее положение, поскольку очень часто пели свою знаменитую военную песню: «Долгий путь до Типперери». Немецкие моряки посмеивались над ними, переиначивая слова песни: «Долгий путь до Германии». Дело чуть не доходило до драк. Англичане не хотели признаваться даже самим себе, что их путь лежит совсем не в Типперери, а в немецкий плен. Офицеры, ответственные за поведение пленных, обращались к Нергеру с требованием запретить исполнение этой песни. Но Нергер отмахнулся. Зачем? Пусть себе поют.

Среди англичан был один юноша, который стал настоящей жертвой морской войны. Когда он отправился из Англии на Цейлон, его судно в Атлантике утопила германская подводная лодка. Юношу спасли, и он продолжил путь на пароходе «Монголия», который подорвался на немецких минах у самого Коломбо. Спасенный еще раз англичанин решил на все плюнуть и вернуться домой. Так он и попытался сделать, но на обратном пути был захвачен в плен «Вольфом».

Среди пленных был и один богатый бизнесмен-плантатор, президент крупного акционерного общества по переработке сахарного тростника. Попадание в плен сорвало ему какую-то крупную сделку, которую он собирался заключить. Ломая руки, он умолял Нергера отпустить его, уверяя, что среди акционеров много немцев, которые разорятся, если планируемая сделка не будет заключена. Нергер объяснил плантатору, что во время войны приходится иногда жертвовать и финансовыми интересами своих соотечественников. Ничего не поделаешь!

Из пожилых англичан очень живописным был «король Эдвард», прозванный так из-за поразительного внешнего сходства с покойным английским королем Эдуардом VII. Казалось, что он просто брат-близнец покойного короля. Отличался он от своего прототипа тем, что был алкоголиком. Не пропустив стаканчик-другой виски, он просто не мог существовать.

— Проклятые гунны! — кричал он на немецких моряков. — Вы хотите меня уморить?

Гунны наливали ему стакан (а в хорошие дни и больше), и «король Эдвард» успокаивался.

На «Вольфе» был один камбуз, и коки готовили одну и ту же пищу для всех в одном котле. Конечно, такую ораву, что собралась на «Вольфе», прокормить было совсем не легко. Как ни пополнялись запасы провизии, таяли они гораздо быстрее, сметаемые почти тысячью ртов, как будто «Вольф» был линейным кораблем, снабжаемым с береговых складов собственной базы. Особенно остро порой ощущалась нехватка свежей провизии. Тогда весь корабль переходил на тушенку, рис, горох и фасоль. Остатки свежей провизии распределялись между больными. Нергер более всего боялся возникновения на корабле цинги и бери-бери, а потому очень обрадовался, когда на «Хитачи-Мару» были обнаружены стручки специальных бобов, считавшихся у японцев лучшим средством от этих болезней. Кстати, первыми заболели на борту цингой именно японцы. Они держались обособленно и питались, главным образом, рисом, не желая есть из общего котла. И только когда появились первые признаки болезни, японцев удалось убедить питаться вместе со всеми.

В тех условиях, в которых находился экипаж «Вольфа», здоровью людей всегда что-нибудь угрожало. Экипаж отбирала специальная медицинская комиссия, и большинство моряков стойко выносили те сверхнагрузки, которые выпали на их долю. Жалоб не было, поскольку все они были добровольцами. Врачи же не столько лечили, сколько занимались профилактикой. Еще до появления «Вольфа» в Индийском океане все получили прививку от оспы, а во время рейда по Тихому океану и членам экипажа, и пленным выдавался хинин в качестве профилактики от малярии. Когда не было ни свежего мяса, ни овощей, то люди получали лимонную кислоту как средство против цинги.

Когда с «Хитачи-Мару» на «Вольф» был занесен тиф, то все поголовно были вакцинированы.

Когда «Вольф» возвращался в северные широты, Нергер приказал всем на борту заниматься водными процедурами, что и делалось до появления первого снега.

Среди пленных часто возникали ссоры и склоки, особенно, между англичанами и японцами. В отношениях между представителями двух великих морских держав царило недоверие, тайная злоба и ненависть, проявлявшиеся при каждом удобном случае. Порой все это принимало такие формы, что немцам приходилось вмешиваться. Как-то утром японцы под руководством рулевого с «Хитачи-Мару» совершали приборку пассажирской палубы. Вообще, японцы были дисциплинированными, послушными и выполняли все по малейшему кивку. Пока они драили палубу, появился долговязый англичанин. Он медленно прошествовал мимо японцев и смачно плюнул им под ноги. Наверное, всем морякам в мире, а тем более англичанам, известно, что плевок на палубу является грубейшим нарушением вековых морских традиций. Японцы сделали вид, что ничего не заметили, молча замыли плевок и продолжали свою работу. Только рулевой бросил на англичанина весьма красноречивый взгляд.

Не прошло и пяти минут, как этот англичанин появился снова. Он медленно, чинно, с насмешливым взглядом прошел мимо работающих японцев, держа руки в карманах. Затем остановился и, смерив японцев презрительным взглядом, плюнул два раза на палубу и собирался проследовать дальше. В следующее мгновение японцы окружили его, схватили и так грохнули о фальшборт, что англичанин только через несколько минут пришел в себя и быстро ретировался.

Подобное творилось не только на уровне матросов, но и у гораздо более интеллигентных людей. «Господа союзники» ненавидели друг друга так, что эта ненависть буквально витала в воздухе. Например, майор медицинской службы Флуд не скрывал своих взглядов, когда речь заходила о «японских союзниках». Он заявил, что не понимает, почему

правительство Британии перепоручило охрану следовавших из Австралии конвоев японскому флоту. Куда ни придешь — повсюду только японские военные корабли, которые контролируют таким образом всю морскую торговлю Австралии. А англичане оставили в регионе четыре легких крейсера и несколько эсминцев. У австралийцев даже возникает ощущение, что они больше не являются британским доминионом, а японской подмандатной территорией. Действия правительства просто необъяснимы! Не говоря уже о том, что Англия подобным поведением демонстрирует свою беспомощность в охране безопасности заморских территорий, Флуд не мог этого понять и из чисто практических соображений. Японцев меньше всего на свете волнует безопасность английских территорий или какие-нибудь другие интересы Великобритании. Нынешнюю обстановку они используют исключительно в целях шпионажа, поскольку ни у кого не существует сомнений, что в будущем война между Японией и Англией, включая, разумеется, и Австралию, предрешена.

Даже во время этой войны между союзниками случались перепалки, грозившие перерасти в вооруженный конфликт. Особенно это проявилось при захвате германских колоний в южной части Тихого океана. Англо-австралийский флот подходил к территориям с одной стороны, японский флот — с другой. Кто первым успевал высадить морскую пехоту, тому территория и принадлежала. Случались и перестрелки. О каком-то согласованном разделе территорий не могло быть и речи.

Например, вскоре после высадки англо-австралийских сил в Рабауле, ко входу в гавань подошло несколько японских крейсеров. Трудно передать словами ту ярость, которая охватила желтокожих, когда они узнали, что англичане их опередили. Не считаясь ни с чем, японцы высадили на берег вооруженный десант. Англичане и австралийцы приняли соответствующие меры, и дело чуть не дошло до вооруженного столкновения.

Японцы убрались только через несколько дней, когда удалось договориться на самом высоком уровне.

Однако, японские крейсера шныряли в районе Рабаула почти до конца войны, как бы ожидая удобного случая его захватить.

Другая подобная история вызвала возмущение всего австралийского общества. Два японских офицера внезапно заявились на английскую радиотелеграфную станцию в Рабауле и потребовали, чтобы им были переданы все английские и австралийские оперативные шифры. Их выгнали вон. На следующую ночь станция чуть не сгорела. Общение «союзных» офицеров сведено к необходимому минимуму. Никакой дружбой и не пахнет!

Доктор Флуд часто жаловался Нергеру на коварство японцев и близорукость правительства Великобритании. Нергер, в свою очередь, следил, чтобы англо-японские отношения не привели к серьезному конфликту на борту «Вольфа». Следить приходилось тщательно, поскольку многие немецкие матросы от души желали, чтобы «союзники» передрались между собой.

Из всего этого Нергер сделал вывод, что жизнь — это очень странная штука...

VIII

Постановкой минного заграждения у Сингапура были выполнены все задачи, поставленные «Вольфу», и пора уже было думать о возвращении в Германию. Однако Нергер не видел в этом причины упускать какие-нибудь «жирные куски», которые могут попасться на долгом обратном пути. Напротив! Чем дольше тянулся рейд, там больше разыгрывался аппетит у командира «Вольфа».

«Вольф» и испанский угольщик «Игоц Менди», снабжавший немцев углем, ранее предназначенным для нужд британского флота в Коломбо, шли раздельно. Они встречались периодически в условленных местах, где «Вольф» пополнял запасы угля.

Вспомогательный крейсер действовал ныне на обычно очень оживленном судоходном пути между Дурбаном и Австралией, но, к большому удивлению Нергера, в течение многих

дней томительного ожидания они не повстречали ни одного судна. Казалось, что судоходство на этой линии прекратилось вообще.

«Вольф» стал спускаться на юг к мысу Доброй Надежды, где его встретил яростный шторм. На рассвете следующего дня, когда первые лучи солнца окрасили восточный горизонт, сигнальщики «Вольфа» обнаружили барк, идущий под штормовыми парусами. Несмотря на крутую волну, парусник был задержан, и на него была отправлена призовая команда. Парусник оказался американским барком «Джон Н. Кирби». Командовал им капитан Эдвард Блюм, имевший команду из восемнадцати человек, полностью состоявшую из американцев. На барке был обнаружен огромный запас продовольствия, мыла и туалетных принадлежностей, а также — двести семьдесят автомобилей.

Все грузы «Джон Кирби» должен был доставить в порты Элизабет и Натан. Нергер обратил внимание, что барк находился гораздо восточнее нужного курса. Причина оказалась очень простой: выходя из Нью-Йорка, парусник повредил единственный имевшийся на борту хронометр, и в дальнейшем долгота определялась по карманным часам командира. Поэтому капитан Блюм не решался подойти к берегу, пока не установится хорошая погода.

Двести семьдесят автомобилей, находившихся в трюмах «Джона Кирби», должны были сыграть важную роль в объявленном англичанами наступлении на последние немецкие колонии в Африке. Так что англичанам снова не повезло.

К сожалению, при столь сильной качке, нечего было и думать о разгрузке в море американского парусника, и он был потоплен на следующий день. Конечно, был искус перегрузить на «Вольф» хотя бы несколько новеньких английских автомобилей, а потом с гордостью разъезжать на них по Килю, Гамбургу и Вильгельмсгафену, но пришлось, скрепя сердце, отправить их «се на дно возле банки Агулла. Пусть лучше Нептун и его придворные получат праздничный выезд, чем англичане их используют в военных действиях против немецких колоний.

Встреча с «Джоном Кирби» произошла 30 ноября — в годовщину выхода «Вольфа» в свой боевой поход.

Далее путь «Вольфа» шел на север, через Южную Атлантику к американскому побережью. После двух безрезультатных недель сигнальщики «Вольфа» обнаружили довольно крупный парусник, идущий встречным курсом. Парусник был очень красив, особенно когда восходящее солнце окрасило его паруса в нежно-розовый цвет. Он, казалось, не плыл, а скользил по воде, как лебедь. «Вольф» преследовал парусник в течение всей ночи. Нергер решил захватить его на рассвете следующего дня — 15 декабря. Красавец-парусник оказался французской шхуной «Маршал Даву», следовавшей под командованием капитана Луи Бре с грузом зерна из Австралии в Дакар.

Сигналам парусник не подчинился и лег в дрейф только после предупредительного выстрела. Защищаться французы не пытались, хотя у них на борту имелись две скорострельные 90-миллиметровые пушки. Радиостанцией они тоже не успели воспользоваться. Это произошло, впрочем, не из-за страха перед немцами, а из-за некомпетентности радиотелеграфиста, которому было семнадцать лет, и в своем деле он не смыслил решительно ничего. Позднее, уже находясь в плену, французы рассказывали, что за весь рейс им не удалось поймать ни одной радиограммы. Для обслуживания орудий на борту «Маршала Даву» находились комендоры французского военного флота. Хотя они пытались оспорить этот факт, но забыли уничтожить фотографии, на которых они красовались в военной форме ВМС Франции, что их и разоблачило.

В трюмах «Маршала Даву» были обнаружены бочки с прекрасным французским вином, что очень обрадовало моряков «Вольфа», поскольку их запасы спиртного подходили к концу. А стакан хорошего вина был лучшим средством от цинги и бери-бери. К тому же, приближались рождественские праздники. Так что, французское вино пришлось очень

кстати. На «Вольф» перегрузили также несколько центнеров картошки, живую свинью и стаю почтовых голубей.

Затем «Вольф» и «Маршал Даву» разошлись. Французский парусник отправился на дно, а «Вольф» продолжил свой путь на запад. 20 декабря «Вольф» встретился в условленном месте рандеву с испанским угольщиком «Игоц Менди». Рандеву было назначено восточнее Тринидада, где Нергер рассчитывал пополнить запасы угля и проверить машины перед последним отрезком пути, ведущим обратно в Германию. Испанскому угольщику тоже было необходимо почистить котлы. Кроме того, на «Игоц Менди» настолько истощились все запасы воды и провизии, что Нергер решил передать ему часть своих.

О намерениях Нергера «испанцу» сообщили сигналом, а «Вольфхен» был послан поискать где-нибудь поблизости необитаемый островок. На «Вольфе» почему-то считали Тринидад необитаемым, и наверняка направились бы прямо к нему, если бы удача, баловнем которой был «Вольф», не позаботилась о своем любимце и на этот раз.

Прежде чем Нергер начал осуществлять задуманные мероприятия, радисты «Вольфа» приняли радиограмму на португальском языке, в которой некий адмирал Аделино Мартинес уведомлял какого-то Фернандо Неронго в Тринидаде о том, что с сегодняшнего дня адмирал выполняет обязанности начальника штаба Бразильского флота. При этом Фернандо Неронго именовался «военным комендантом Тринидада». Следовательно, остров не только не был необитаемым, а на нем была развернута военная база с мощным радиопередатчиком, гарнизоном, а возможно, и с дозорными военными кораблями.

Поняв свою ошибку, Нергер немедленно приказал поворачивать на юг. Быть пойманным после годичного успешного рейда совсем не хотелось, и командир «Вольфа» благодарил Бога за вовремя перехваченную бразильскую радиограмму.

Задуманную погрузку угля и ремонт Нергер решил провести в открытом море, у южной границы царствовавшего там юго-восточного пассата. Однако, все оказалось далеко не так просто, как представлялось Нергеру. Зыбь была настолько крупной, что пришвартоваться лагом к «Игоцу Менди» не представлялось никакой возможности. Хотели провести часть работ с помощью шлюпок, но толку от этого было очень мало.

Между тем, подошло уже второе Рождество, которое морякам «Вольфа» пришлось отпраздновать в открытом море. Снова из разных подручных средств были сооружены елки. Сейчас их было даже больше, поскольку пленные тоже праздновали Рождество. Из кокосовой муки были приготовлены миндальные пирожки, выпущен второй номер юмористической стенгазеты и т. п. Пели песни, поднимали тосты и, несмотря на усталость экипажа, настроение у всех было неплохим. Но у моряков теперь было только одно сильное желание — поскорее добраться до дома. На праздничном столе всеобщую радость вызвала картошка, добытая с французского парусника. Семга и омары с «Хитачи-Мару» давно приелись, превратившись в будничную пищу.

25 декабря море стало спокойнее, и «Вольфу» удалось подойти к «испанцу» и начать погрузку угля. «Игоц Менди», чьи трюмы были уже почти пустыми, высоко вылез из воды и продолжал сильно раскачиваться. Несмотря на выставленные кранцы, корабли сильно било бортами.

На «Вольфе» был поврежден боковой киль, и образовалось множество малых пробоин и трещин в подводной части корпуса, через которые начала поступать вода. На испанском пароходе тоже образовалась течь. Но, несмотря на все это, за сутки на «Вольф» удалось погрузить 550 тонн угля. Сказывался уже огромный опыт, приобретенный в бесконечных угольных погрузках.

Отшвартоваться от испанца было не менее трудно, чем пришвартоваться к нему. «Вольф» и его угольщик кидало из стороны в сторону, Нергер у себя в каюте не мог даже усидеть на стуле, а свободных от вахты выбрасывало с коек. «Игоц Менди», в свою очередь,

накренило так, что он ударился о надстройку «Вольфа», сильно повредив мостик. Кроме того, испанский пароход уже имел заметный крен на правый борт.

Одновременно с погрузкой угля на «Вольфе» проводили ремонт машин и котлов. Механики и машинисты соорудили гидравлические домкраты, отрегулировали насосы холодильной установки, сменили на котлах более тысячи заклепок, исправили и проверили систему парового отопления, которой ранее не пользовались. Теперь можно было продолжать поход на север.

Тихо и незаметно уходил в историю 1917 год. Блеклым заревом на востоке начинался новый — 1918 год. «Вольф» находился в открытом море уже тринадцать месяцев.

Четвертого января на северо-востоке сигнальщики «Вольфа» обнаружили парусник, идущий западным курсом. «Вольф» немедленно двинулся на перехват, но, к великому разочарованию всех, судно оказалось нейтральным.

На корме ясно читалось норвежское название «Сторо боре». Кроме того, все говорило о том, что парусник идет в балласте. Но, все-таки, хотелось бы узнать, откуда и куда он идет.

Нергер приказал поднять английский торговый флаг. «Сторо боре» мог не сегодня — завтра повстречать английские корабли и сообщить им о том, что видел немецкий вспомогательный крейсер. Нергер не сомневался, что именно так он и поступит. Тогда по следу «Вольфа» пошла бы целая свора волкодавов.

Подняв английский флаг, с «Вольфа» запросили норвежца, куда он направляется. «Сторо боре» ответил, что следует из Бейры в Монтевидео.

Делать было нечего. Оставалось только пожелать норвежскому барку счастливого плавания.

Через несколько часов, когда из «вороньего гнезда» на мачте «Вольфа» еще виднелись мачты «норвежца», Нергер, копаясь в различных справочниках Ллойда, сделал интересное открытие. Оказывается, «Сторо боре» был вовсе не норвежским судном, а английским! Он сменил флаг (без всякого на то права) только во время войны, чтобы избежать всех ее превратностей, прикрывшись нейтральным флагом, дурача тем самым глупых и наивных немецких моряков. Нергер приказал ложиться на обратный курс, и еще до наступления темноты догнал парусник.

Проверка судовых документов показала, что все выводы Нергера оказались верными. Через командира призовой команды Нергер передал свои извинения капитану парусника: он пожелал тому счастливого плавания, а теперь его задерживает. Капитан «Сторо боре», видимо, сам догадался, в чем дело, поскольку свою «нейтральность» так и не стал подтверждать, а потому не особенно возмущался и протестовал. Кроме того, 150-миллиметровые орудия «Вольфа» обладали огромной силой убеждения, — капитан и его команда перебрались на «Вольф», а барк «Сторо боре» отправился на морское дно вслед за своими товарищами по несчастью.

Продолжая свой путь на север, «Вольф» в районе экватора снова встретился с «Игоцем Менди». Работая примерно в таких же условиях, что и накануне, с «испанца» за сутки перегрузили на «Вольф» 500 тонн угля. Опять нещадно болтало, были получены новые повреждения, хотя и старые еще не удалось толком отремонтировать.

Еще шла перегрузка угля, когда радисты «Вольфа» приняли радиограмму, сообщавшую о расширении зоны действия немецких подводных лодок и о точных границах этой зоны. Теперь Нергер знал, куда не следует соваться, чтобы ненароком не получить за все свои подвиги немецкую торпеду в борт, что ему, конечно, совсем не улыбалось. При этом, Нергер вспомнил несчастного англичанина с «Монголии». Еще одного торпедирования его нервы, наверное, не выдержат...

По мере продвижения на север, жара спадала, палящее тропическое солнце осталось далеко позади, погода постоянно портилась, а, начиная с тридцатого градуса северной широты, стала просто кошмарной. Крепчавший ветер перешел в бурю, а та — в ураган, который свирепствовал ровно две недели. Сила ветра, составлявшая восемь-десять баллов, 27 января достигла двенадцати баллов. Так продолжалось примерно сутки, а затем начался ураган. С неба обрушивался такой гром и рев, как будто наступил день Страшного Суда.

Двадцатиметровые волны окружали «Вольф» со всех сторон, грозя сокрушить корабль своей сверхъестественной мощью и похоронить его под своей чудовищной массой. Но разъяренной стихии «Вольф» демонстрировал свою прекрасную мореходность. Носом вниз он, как с горки, съезжал по гребню исполинской волны, а затем карабкался наверх, отчаянно работая машиной и надеясь, что ураган обычно долго не продолжается. Но ураган не только не ослабевал, а бушевал все сильнее. Из-за низко летящих черных туч стало темно, как ночью. Никто не мог сомкнуть глаз. Беснующиеся призраки неслись в страшном хороводе вокруг корабля, с громом и страшным шипением низвергаясь на его палубу и надстройки, и, подобно водопадам, срываясь обратно в море. Особенно плохо приходилось тем пленным, которые не были моряками, а просто пассажирами на потопленных судах. Да и морякам приходилось несладко. Многие позднее признавались, что во время этого урагана вспомнили все позабытые молитвы.

Никто уже не мог сказать, сколько длился этот ураган: часы, дни, недели? Казалось, что он длился вечно и никогда не кончится. Наконец, он пронесся куда-то на юго-восток, дав возможность находившимся на мостике «Вольфа» снова увидеть простирающуюся вокруг них водную пустыню, погруженную в глубокую тьму. Море еще бурлило и кипело, на «Вольф» продолжали обрушиваться волны, стонал рангоут, скрипели снасти, но это уже была просто буря, а не ураган.

Стихия начала усмирять свою ярость. Однако, не успел Нергер по этому поводу облегченно вздохнуть, как на мостик поступил рапорт старшего механика о выходе из строя помп, откачивающих воду из трюмов. Более страшного сообщения Нергер, по его собственному признанию, не получал в течение всего рейда. По большому счету, это был конец. Пробоина, полученная во время перегрузки угля с «Игоца Менди», еще более увеличилась от ударов штормовых волн в борта «Вольфа» и страшной вибрации, которой подвергался корпус корабля от ударов стихии и работы собственных машин в предельном режиме в условиях небывалого урагана. В пробоину хлынула вода, чье поступление оценивалось не менее сорока тонн в час. Доклады трюмного механика принимали все более зловещий оттенок, с каждым часом положение становилось серьезнее и, наконец, вода прорвалась в носовой угольный бункер, затопила насосный отсек, засорив поршни осушительных помп, которые прекратили работу по откачиванию воды.

Казалось, что все теперь кончено. Но трюмные машинисты, бросившись в ледяную воду и работая по пояс в ней, стали укреплять двери и переборки в насосном отсеке, чтобы предотвратить туда доступ воды. Матросы работали так, что, несмотря на пронизывающий до костей холод, с них ручьями стекал пот. Хорошо еще, что они были одеты в высокие резиновые сапоги, добытые на одном из американских парусников. В какое-то мгновение в отсеках погас свет, но и в полной темноте раздавался тяжелый грохот кувалд и ломов о деревянные брусья, крепящие переборки.

Океан продолжал бушевать и реветь, а «Вольф» — скрежетать и стонать под ударами мощных волн. Титаническими усилиями трюмных машинистов удалось снова запустить одну из помп, затем — другую. Откачка воды возобновилась, корабль был спасен!

IX

Буря слегка утихла, но не прекратилась. Ненастье продолжалось. Циклон, шедший с побережья Северной Америки в сторону Ирландии, казалось, персонально преследовал

«Вольфа». Постоянно кружа над кораблем, он обрушивался на «Вольф» то с носа, то с кормы, то валил корабль на борт, явно испытывая к вспомогательному крейсеру какую-то мистическую привязанность. Попеременно чередовались то ливневые шквалы с градом, то снежные заряды, а то и снеговые бураны. Отвыкнув за год от холода в тропических водах, моряки «Вольфа» пытались согреться любыми способами. Самым лучшим способом был наиболее древний — стакан крепкой водки внутрь. Снежная вьюга, пронизывающий ледяной ветер и свирепый шторм как будто хотели отомстить тропической жаре, которая изнуряла моряков в течение столь длительного времени. Во время снеговых буранов стоявшие на мостике «Вольфа» не видели даже собственных рук. Снег слепил глаза, видимость упала до нуля. Кругом в диком танце бесновались огромные хлопья — не менее полуфута в диаметре.

В нижних помещениях было промозгло, переборки в каютах заиндевели. Люди спали одетыми.

На мостике пришлось удвоить количество сигнальщиков. Для любого вспомогательного крейсера главным правилом для выживания являлось обнаружить противника первым. Прежде, чем тот заметит его. «Вольф» шел через очень опасные воды, где, по всем сообщениям, море кишело английскими сторожевыми кораблями и патрульными крейсерами. Но странное дело: океан был совершенно пустым. За все это время сигнальщики «Вольфа» обнаружили только нейтральный парусник, шедший в балласте куда-то на юг, и пару пароходов, видимо, вышедших из Ла-Манша и направлявшихся на запад — к берегам Америки. В этих водах обычно суда встречались чуть ли не каждый час, а на горизонте всегда наблюдались дымы. Сейчас же не было ничего. Возможно, это явилось результатом неограниченной подводной войны, объявленной Германией. Во всяком случае, Нергеру хотелось в это верить.

Хотя Англия решительно отрицала, что ее судоходству действия противника служат хоть какой-то помехой, эти объяснения, видимо, предназначались только для нейтральных стран, а действительность говорила сама за себя. Омывавшие Британию моря, обычно кишевшие военными и торговыми кораблями, спешившими со всех концов света в порты Великой Морской Империи, сейчас были пусты. Только теперь Нергер понял, почему все суда, идущие в Англию и перехваченные им, были, главным образом, набиты продовольствием. В Англии начался голод! Это было неминуемо для страны, полностью зависящей от подвоза морем. Именно голод был целью английской блокады, в тисках которой Британия уже четвертый год держала Германию. Теперь же ей пришлось вкусить все плоды контрблокады, осуществленной германским флотом. Прежде, чем войти в Исландский пролив, «Вольф» еще раз встретился с «Игоцем Менди». Почти полностью разгруженный пароход сильно раскачивало на волнах. Нергер запросил капитана, как дела на борту.

— Сносно, — ответил тот. — Сильно качает, но терпимо.

Капитан испанского парохода сообщил также об интересной встрече в Северной Атлантике с двумя английскими большими вспомогательными крейсерами. Погода была туманной и пасмурной. Капитан опасался, что его могут задержать, поскольку английские корабли сопровождал эсминец. Но вскоре он понял, что никакого эсминца с ними нет. Эсминец был просто нарисован на борту одного из больших кораблей. Это было что-то новое в арсенале военных хитростей англичан. Нергер не мог понять, чего, собственно, англичане хотели этим достичь? Возможно, что столь оригинальным способом они отпугивали от больших кораблей немецкие подводные лодки?

На «Игоце Менди» были готовы к взрыву подрывные заряды на случай, если англичане действительно захотят остановить пароход. Правда, первый помощник капитана, испугавшись, хотел их обезвредить и сдать пароход англичанам, но был разоблачен и посажен под арест в собственной каюте.

Еще одной проблемой испанского парохода стал холод. Системы отопления, как на «Вольфе», на нем не было. Пересаженные на него женщины шили из захваченной фланели теплое белье для команды и пленных, но этого было явно недостаточно.

С «Вольфа» передали на «Игоц Менди» все излишки теплой одежды, а также электрообогреватели, найденные в большом количестве на "Хитачи-Мару. Кроме того, командир призовой команды оборудовал в трюме «Игоца Менди» помещение, куда подвел из котельной паровое отопление. В этом помещении могли обогреться и команда, и пленные. Приняв с «Игоца Менди» последние тонны угля, «Вольф» пошел дальше на север. Становилось все холоднее, и свободные от службы все находились в обогреваемых помещениях.

Удача настолько сопутствовала «Вольфу» в течение всего его похода, что никто из его экипажа не сомневался в благополучном исходе их авантюры. Все были уверены, что они целыми и невредимыми вернутся домой. И все-таки, на последнем отрезке пути моряков охватило какое-то напряжение, хотя Нергер считал, что это, скорее, не напряжение, а нетерпение поскорее увидеть на горизонте родные берега.

Никто, кроме пленных англичан, и в мыслях не держал, что британские патрульные корабли смогут перехватить «Вольф» на пути к германскому побережью. Пленные же были убеждены, что «Вольф» будет перехвачен и уничтожен, на полном серьезе готовясь к встрече со своими соотечественниками. Впрочем, никто из них особенно не тосковал, если не считать капитана «Хитачи-Мару» Томинага. Его упрямство стоило жизни двадцати морякам. Сам он покончить с собой не решился, а потому полностью ушел в себя, сторонился любого общества, мучаясь угрызениями совести. Томинага как-то спросил у французского капитана Бре, на паруснике которого «Маршал Даву» имелись два скорострельных орудия, почему тот сдался, не защищаясь. Пожав плечами, француз ответил, что дело так или иначе кончилось бы гибелью его судна, но при этом погибли бы еще и люди. Его 90-миллиметровые орудия годились только, чтобы отгонять подводные лодки, но не сражаться со вспомогательными крейсерами, особенно, со столь мощно вооруженными, как «Вольф». Бре заявил, что в таких условиях он не мог поставить на карту жизнь стольких людей.

Это доконало несчастного Томинага. Однажды он исчез, и по кораблю быстро распространилась новость: «Пропал капитан Томинага!»

Сначала думали, что японец спрятался в каких-нибудь нижних помещениях. Некоторые даже высказывали опасение, что Томинага сошел с ума и может взорвать «Вольф». Весь корабль был обыскан, что говорится, от днища до клотика — японского капитана нигде не нашли. Обыскали даже боевые погреба и цепные ящики, допросили пленных. Тщетно. Томинага будто растворился в воздухе.

Только позднее один из моряков «Хитачи-Мару» рассказал, что видел, как его капитан долго стоял у фальшборта, глядя в темную воду, где нашли покой двадцать его моряков, а затем бросился за борт. Потом у того же моряка обнаружилась предсмертная записка капитана Томинага, в которой тот объяснял, что его душа не может найти покоя, пока не воссоединится с душами его погибших моряков. Он обязан был покончить с собой сразу же после захвата «Хитачи-Мару», но смалодушничал и не выполнил главного морского закона своей страны: капитана с его кораблем может разлучить только смерть. Капитан просил извинения у своей команды, что столь надолго затянул выполнение своего последнего долга. Свои вещи он завещал команде...

А «Вольф», с треском разбивая форштевнем льдины, все ближе подходил к родным берегам, не встречая по пути решительно никого.

Северное море, несмотря на его известное коварство, показалось таким родным и близким, что его полузабытые зеленоватые воды встретили радостными криками «ура». Родное море приняло моряков «Вольфа» свирепо. Но даже в шторме и шуме волн

чувствовалось уже что-то родное. Это особенно остро ощущалось после почти полуторагодичного боевого рейда по чужим, далеким и враждебным морям.

Но моряков «Вольфа» еще ждало мучительное испытание. Уже в виду родных берегов они крейсировали у входа в порт, ожидая подхода «Игоца Менди». Сигнальщики жадно всматривались в горизонт — когда же, наконец, появится дым их призового судна?

«Но все проходит», как говаривал мудрый царь Соломон. Миновали и эти мучительные дни, и «Вольф» решительно направился к линии германских минных заграждений.

«Опознайте себя!» — властно промигал серый сторожевик, стоявший у входа в протраленный фарватер.

«Вспомогательный крейсер „Вольф". Командир — капитан первого ранга Нергер».

Сторожевик долго молчал, затем просигналил: «Прошу повторить опознавание».

«Вольф»? Нергер? Сторожевой корабль медленно подошел к борту. Недоверчивые взгляды.

«Вы живы? Не погибли? Это „Вольф"? Не может быть!»

Сторожевик сделал круг вокруг вспомогательного крейсера, желая осмотреть его со всех сторон. В каждом его движении еще сквозили настороженность и недоверие. Подойдя к «Вольфу» с кормы, со сторожевика крикнули:

— Как моряки приветствуют друг друга?

— Хуммель! Хуммель! (Шмель!) — завопили с палубы «Вольфа», и им ответило радостное «ура» моряков сторожевого корабля.

Следуя за сторожевиком, «Вольф» вошел в Вильгельмсгафен.

Корабль провел в рейде четыреста пятьдесят один день, пройдя шестьдесят четыре тысячи миль.

За это время вспомогательный крейсер «Вольф» уничтожил двадцать семь судов противника общим водоизмещением 112000 тонн.

Надо сказать, что за всеми событиями Великой войны в Германии о «Вольфе» почти забыли.

Командование не имело связи со вспомогательным крейсером и ничего не могло сказать родственникам офицеров и матросов корабля, которые штурмовали кабинеты чиновников Морского ведомства, желая что-нибудь узнать о судьбе своих родных.

Одно время по Килю и Бремену прошел упорный слух, что «Вольф» погиб. Командование, не имея никаких данных, отказалось подтвердить факт гибели корабля. Тогда прошел другой слух — командование флотом скрывает гибель вспомогательного крейсера.

В штабе флота надеялись, что «Вольф», если он вообще вернется, использует для этого длинные и темные ночи конца осени или начала зимы. Но, когда минули безлунные ночи конца января и начала февраля, а «Вольфа» все не было, командование стало исподволь готовить родных экипажа к самому худшему. Поэтому появление «Вольфа» было столь неожиданным.

Первым на борт «Вольфа» прибыл сам командующий Флотом Открытого моря адмирал Шеер, который поздравил экипаж вспомогательного крейсера с благополучным завершением столь удачного рейда, наградив всех офицеров и матросов знаками ордена «Железного креста».

Затем смотр «Вольфу» провел адмирал Хиппер, после чего весь экипаж отправился в Берлин, — где офицеры «Вольфа» были приняты Кайзером.

Нергер был награжден высшим орденом за военную доблесть — крестом «Пур Ле Мерит».

19 марта 1918 года Берлин приветствовал моряков «Вольфа».

Под эскортом частей Императорской гвардии экипаж «Вольфа» во главе с Нергером парадным маршем прошел по Унтер дер Линден от Бранденбургских ворот до дворца Кайзера, где на ступенях главного входа парад приняли Кайзер, Императрица и Кронпринц.

Экипаж был отпущен в месячный отпуск, ибо война еще продолжалась, уже не суля Германии ничего хорошего.

Уходя в отпуск, офицеры и матросы «Вольфа» понимали, что на свой вспомогательный крейсер они уже не вернутся.

Их рейд стал яркой страницей в истории боевого каперства. Для угольного судна продержаться четыреста пятьдесят один день в открытом море и пройти, не заходя ни в один порт, шестьдесят четыре тысячи миль, то есть, полтора раза обойти вокруг света, было выдающимся достижением.

Эта достижение навсегда останется в анналах военно-морского искусства как ярчайший пример того, к чему может привести волшебный сплав удачи, стойкости, профессионального мастерства и веры в свои силы.

ЭПИЛОГ

В мае 1918 года «Вольф» уже с другим экипажем был переведен на Балтику, где служил до конца войны в качестве транспорта и вспомогательного минного заградителя.

Корабль пережил «Балтийский триумф» Кайзерского флота, участвовал в оккупации русских военно-морских баз в Гельсингфорсе и Ревеле, помогал стаскивать с камней линкор «Рейнлянд».

«Вольф» приходил и в Петроград, приняв на борт бывших германских военнопленных, не желавших более участвовать в кошмарной русской революции.

После войны «Вольф» был передан Франции, разоружен и переименован в «Антиноус».

Судно служило под французским флагом до 1931 года, после чего было списано и продано в Италии на слом.

Судьба Нергера в какой-то мере напоминала судьбу его корабля.

Сдав в мае 1918 года командование «Вольфом», Нергер был назначен командиром минно-тральной флотилии, держа свой вымпел сначала на легком крейсере «Штеттин», которым некогда командовал, а затем — на крейсере «Кольберг».

В самом конце войны бывший командир «Вольфа» был назначен начальником штаба Балтийского флота Германии, что давало право на чин контр-адмирала.

Но в июле 1919 года капитан первого ранга Нергер, к удивлению многих, знавших его, подал в отставку и уехал из Германии.

* * *

Как и о каждом удачливом пирате, о Нергере ходило много легенд и слухов.

Особенно упорным был обычный для капитанов-корсаров слух о несметных сокровищах, добытых Нергером с захваченных судов и зарытых на каких-нибудь безымянных атоллах Тихого или Индийского океанов.

В отличие от старых времен, в годы Первой мировой войны все призовые деньги положено было сдавать в казну без всяких «каперских» и прочих процентов.

Времена были другие, и Нергер отчитался в интендантском управлении флота, по его собственным словам, до последнего пфеннига.

Все снятое с захваченных судов заносилось в ведомости, под которыми стояли подписи самого Нергера, его старшего офицера и ревизора. И все было сдано в казну в полном соответствии с непоколебимыми правилами германской бухгалтерии. Что-то там в итоге не

сошлось, или не совсем сошлось, и бывший командир «Вольфа» внес в казну две тысячи семьсот марок.

Тем не менее, слухи о несметных богатствах, спрятанных Нергером где-то на безымянных атоллах южных морей, продолжали упорно циркулировать, и когда Нергер неожиданно ушел в отставку и покинул Германию, многие были убеждены, что бывший командир «Вольфа» отправился откапывать свои клады.

Впрочем, ходил и более прозаический, имевший достаточно веские основания, слух.

Нергер спешно оставил службу и Германию, поскольку был включен англичанами в списки подозреваемых военных преступников, подлежащих выдачи для суда.

После Первой мировой войны подобные списки действительно существовали, но, насколько известно, никто выдан не был и ни одного судебного процесса так и не состоялось.

Тем не менее, фигуранты этих списков почли за благо временно «исчезнуть», покинув страну. В частности, так именно поступил Герман Геринг, уехавший в Швецию и работавший там пилотом гражданской авиации.

Но Нергер отсутствовал в Германии гораздо дольше Геринга, вернувшись в 1928 году, когда о каких-либо процессах над военными преступниками уже и думать забыли. Он поселился в своем родном Ростоке и работал в порту на должности, которую грубо можно сравнить с должностью капитана-наставника, совершив в качестве такового несколько рейсов в США, Латинскую Америку и даже в Австралию.

Прибыв в Мельбурн, Нергер уведомляет судоходную компанию о своем увольнении, на короткое время появляется в Веллингтоне, а затем снова пропадает.

В 1932 году его встречают в Сан-Франциско, а в конце 1933 года он возвращается в Германию на борту лайнера Гамбург-Американской линии «Нью-Йорк» и поселяется в пригороде Ростока.

После прихода к власти нацистов Нергер, как и все знаменитые ветераны Первой мировой войны, окружается повышенным вниманием государства, ему назначается особая пенсия, а имя отважного капитана используется пропагандой в деле возрождения германского флота и в воспитании молодого поколения.

Тоталитарные режимы не могут жить без многочисленных ветеранских организаций и апологетики «ветеранству».

В августе 1939 года, в самый канун Второй мировой войны, в Германии отмечается 25-летие со дня начала Первой мировой войны. По случаю этого юбилея специальным указом Гитлера все моряки — ветераны прошлой войны, ныне находящиеся в отставке, производятся в следующий чин.

И Нергер становится контр-адмиралом.

И, тем не менее, вокруг старого моряка постоянно вьется гестапо, хотя Нергер, казалось бы, не давал им для этого ни малейшего повода.

Его трижды допрашивают в Ростоке, а один раз даже вызывают на Принц-Альбертштрассе — в Главное Управление Имперской Безопасности.

Нацисты проверяют слухи о несметных сокровищах капитана Нергера — ведь Третий Рейх отчаянно нуждается в деньгах и уже сорвался в финансовую пропасть, где его и ждет предсказанный еще в тридцатых годах крах.

Нергера удостоил беседы сам Шелленберг — начальник знаменитого Шестого Управления РСХА — СД — внешней эсэсовской разведки.

Беседовал с Нергером и адмирал Канарис. Видимо, кто-то надеялся, что два знаменитых моряка лучше поймут друг друга.

Неизвестно, выдал или нет Нергер нацистам «тайну» своего клада, если таковая вообще имела место, но хорошо известно, что, когда Росток был занят Красной Армией в 1945 году, Нергер был немедленно арестован и отправлен в концлагерь Заксенхаузен в Ораниенбурге, сданный эсэсовцами в полном порядке работникам НКВД.

Большевики, как хорошо известно, были лучшими в мире кладоискателями и гробокопателями, и, если уж в их руки попадали такие люди, как Нергер, то вырваться живыми, даже «добровольно сдав ценности», шансов у них не было никаких.

Вначале семидесятилетнего Нергера увещевали «добровольно сдать клад и не отягощать своей вины перед народом». Нергер все отрицал, пытаясь убедить чекистов, что слухи о его кладе не имеют под собой никакой основы. Подобное запирательство привело к тому, что терпение работников НКВД лопнуло, и старого моряка стали бить на допросах, а параллельно «шить» ему новое дело — он де был агентом гестапо.

12 января 1947 года бывший командир вспомогательного крейсера «Вольф», отставной контр-адмирал Карл-Август Нергер, если верить официальным данным, умер в советском концлагере Заксенхаузен от острой сердечной недостаточности.

По другой версии, его забили насмерть на допросе.

По третьей версии — расстреляли.

Капризная судьба, которая была так милостива к Нергеру в годы Первой мировой войны, проведя его целым и невредимым через три океана на тихоходном вспомогательном крейсере, сделала это только для того, чтобы отправить знаменитого корсара умирать в сталинский Гулаг. Судьба играет человеком...

*** * ***

Тактико-технические данные вспомогательного крейсера «Вольф»

Бывший сухогруз «Вахтфельс», построенный в 1913 году во Фленсбурге для судоходной компании «Ганза».

16 мая 1916 года передан ВМС для переоборудования во вспомогательный крейсер и переименован в «Вольф».

Водоизмещение: 5809 т.

Грузоподъемность: 11200 брт.

Главные размерения: 135 x 7,1 x 7,9 м (В полном грузу).

Скорость максимальная: 10,5 узла (Паровая машина тройного расширения, три котла, 2800 л.с., один винт).

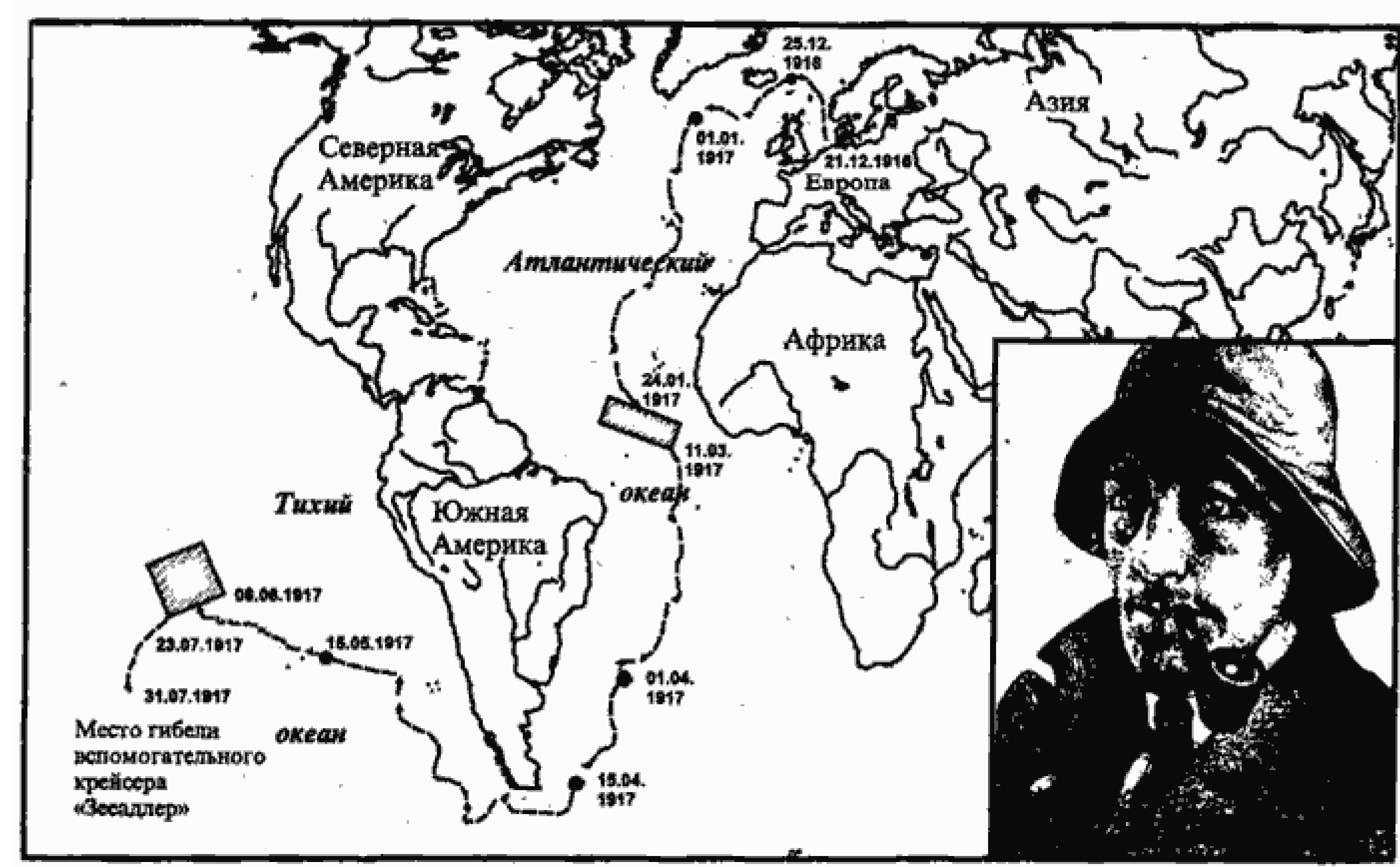
Дальность плавания: 42000 миль при скорости 9 узлов.

Вооружение: семь 150-мм/40 орудий, четыре 500-мм надводных торпедных аппарата, 465 мин, один бортовой гидросамолет типа 33Е.

Экипаж: 347 человек.

ПОСЛЕДНИЙ ПАРУСНЫЙ РЕЙДЕР

НЕОБЫЧАЙНЫЕ ЖИЗНЬ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ ГРАФА ФЕЛИКСА ФОН ЛЮКНЕРА, КОМАНДИРА ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО КРЕЙСЕРА «ЗЕЕАДЛЕР»



Карта плавания вспомогательного крейсера «Зееадлер»

I

Капитан-лейтенант Феликс Люкнер происходил из старинного графского рода, но когда он напоминал об этом в кают-компании линкора «Кронпринц», где служил вахтенным офицером, то его сослуживцы прятали улыбки — так мало Люкнер походил на аристократа. Грубые повадки и далеко не аристократическая речь делали графа фон Люкнера более похожим на какого-нибудь просоленного шкипера рыболовецкой шхуны. Таким этого странного офицера сделала его полная приключений жизнь, прошедшая вдали от аристократических салонов, на пребывание в которых граф, казалось бы, имел право по рождению.

Феликс Люкнер родился девятого июля 1881 года в Дрездене. С детства он поражал своих родителей полным нежеланием чему-либо учиться. В третьем классе гимназии юный Феликс сидел три года подряд. Его отец — человек крутого нрава и отнюдь не ангельского терпения — пытался привить Феликсу любовь к учебе с помощью розог и оплеух, то есть, по всем правилам прусского воспитания, воспетого еще Фридрихом Великим. Но ничто не помогало.

Добрейшая бабушка Феликса, не одобрявшая методов грубого папаши, пыталась повлиять на своего внука лаской и даже обещала за каждую хорошую отметку в школе выплачивать ему по пятьдесят пфеннигов. Граф Люкнер-старший в подобные методы совершенно не верил.

— Ты еще сильнее испортишь этого балбеса, — убеждал он бабушку, но решил посмотреть, что выйдет из ее педагогических опытов.

Окрыленный денежными посулами юный Феликс усердно взялся за учебу, но, несмотря на все усилия, продолжал оставаться самым безнадежным двоечником. Однако бабушка была уверена, что усердие непременно даст свои результаты, и оказалась права. Вскоре Феликс впервые получил в школе сразу четыре хороших отметки и заработал две марки. Правда, на следующий день Феликс снова получил две двойки, но бабушка деньги с него не высчитала.

Феликс не был особо жадным на деньги, но быстро смекнул: если бабушка будет платить ему по пятьдесят пфеннигов за каждую хорошую отметку, основываясь только на его словах, то он вскоре осуществит свою заветную мечту — обзавестись парой кроликов. Поэтому вскоре бабушка узнала, что ее любимый внук стал «первым учеником» в классе. Это обошлось старой графине в семь марок, на которые Феликс купил кроликов. Подобное счастье могло продолжаться бесконечно долго, если бы бабушка случайно не повстречала на улице классного наставника Феликса, от которого узнала, что ее внук как был двоечником и последним учеником в классе, так им и остался.

Это был тяжелый удар.

Бабушка рыдала, а отец не без удовольствия заметил, что «из такого негодяя», как его сын, ничего путного никогда не получится.

Когда молодой Феликс и с третьего захода не смог преодолеть третий класс гимназии, его отчислили, посоветовав родителям нанять репетитора.

Это было уже слишком, и юный Феликс, следуя опыту героев немногих прочитанных книг, решил сбежать из дома и сделаться моряком.

Впрочем, о морской жизни мальчик имел самое смутное представление, но, как он объяснял позднее, дома и в гимназии ему так осточертело, что оставалось только сбежать в море, поскольку на суше никаких перспектив, кроме сидения четвертый год в третьем классе, уже не было.

Кстати, читать Феликс тоже не любил, и единственными героями морских приключений, о которых он более-менее знал, были Одиссей и Синдбад-мореход. О первом рассказывали в гимназии, поскольку та считалась классической, а о втором ему а детстве читала бабушка перед сном. Тягу к морю стимулировало и меню ресторана первого класса пассажирского лайнера «Фюрст Бисмарк», которое как-то попало в руки Феликса и отложило ему в памяти тот факт, что на кораблях вкусно кормят.

Воспользовавшись отсутствием родителей, уехавших на лето в Италию, Феликс решил осуществить свой план. У него было всего восемьдесят марок, еще сорок Феликс прихватил из копилки брата, убедив себя, что берет в долг, который со временем обязательно отдаст. Собрав сундучок с необходимыми пожитками, прихватив револьвер, кинжал и курительную трубку отца, он добрался до вокзала и купил себе билет в вагон IV класса поезда Дрезден-Гамбург.

В Гамбурге, прямо на вокзале, Феликс увидел объявление ночлежного дома «Конкордия», предоставлявшего койки постояльцам за 50-75 пфеннигов в сутки. Туда он и направился. Освоившись в ночлежке, юный авантюрист выяснил, что для того, чтобы наняться на какое-нибудь судно, нужно для начала договориться о. найме в одной из многочисленных судовых контор, которых было в Гамбурге хоть пруд пруди.

Однако, искателя приключений сразу же ждало разочарование. Оказывается, несовершеннолетним, чтобы наняться на судно, необходимо было разрешение родителей, а также — документ, удостоверяющий личность. Попутно выяснилось, что для экипировки уходившего в плавание моряка требовалась гораздо большая сумма денег, чем та, которую Феликс прихватил из дома.

Тут у юного графа родилась мысль нелегально пробраться на один из стоявших в гавани кораблей. Правда, это было легче сказать, чем сделать. Большинство судов стояли не у причалов, а на якорях или бочках вдали от берега. Походив некоторое время по причалам,

любуясь на лес высоких мачт, украшавших рейд гамбургского порта, Феликс Люкнер выяснил, что, если ему необходимо попасть на какое-то судно, то ему следует воспользоваться услугами перевозчика — владельца небольшого ялика, предназначенного специально для этой цели.

Когда ялик подошел поближе к одному из парусников, и Феликс смог реально оценить высоту его мачт, он пришел в ужас от одной мысли, что ему придется залезать на такую высоту для постановки и уборки парусов. Но он сразу подавил в себе страх, подумав, что это совершенно невозможно — гонять людей на такую высоту. Паруса, наверное, поднимаются и убираются как-то прямо с палубы с помощью снастей. Этот вопрос так озадачил Феликса, что он решил проконсультироваться со старым матросом-перевозчиком, сидевшим на веслах. Неужели матросов посылают на мачты ставить паруса?

— А как же? — удивился перевозчик. — Другого способа не существует. В гавани это не так страшно, но, когда судно в море и его валяет с борта на борт и бросает из стороны в сторону, тогда не раз помянешь мать родную.

Высокие мачты расхолодили пыл юного аристократа стать моряком. Он попросил старика доставить его обратно на берег, признавшись, что ему совсем не хочется лазить по мачтам. Старый моряк полностью согласился с Феликсом, в свою очередь признавшись, что он пробыл на море двадцать пять лет, но больше его туда не заманишь никакими благами. А узнав, что родители Феликса богатые аристократы, он стал убеждать мальчика немедленно вернуться домой и на коленях просить у отца прощения.

Зная своего папашу, Феликс заявил, что еще неизвестно, что страшнее: лазить по мачтам или испробовать палку родителя.

— Пусть он наколотит тебе горб на спине, — возразил перевозчик, — а ты только благодари его за каждый удар.

Феликс вернулся в ночлежку, где желание стать моряком вернулось к нему с новой силой, но в несколько измененном виде. Прежде, чем рискнуть выйти в открытое море, Феликс решил попрактиковаться на ялике старого моряка внутри гавани.

На следующий день, купив для старика пачку жевательного табака, Феликс направился к нему в «компаньоны» без жалования. Старый матрос научил его «галанить», то есть, грести с помощью одного весла с кормы, и вскоре Феликс так наловчился, что стал самостоятельно перевозить пассажиров, предоставив старику-компаньону варить кофе на берегу. Но дьявол продолжал искушать юного графа.

Ему снова захотелось в открытое море. Напрасно старый перевозчик пытался его отговорить, рассказывая об ужасах и кошмарах морской службы. Феликс настаивал, умоляя старика пристроить его на какое-нибудь судно.

— Но у тебя нет ни разрешения родителей, ни денег, — возражал старик. — Ни один капитан тебя не возьмет.

Феликс, ответил, что, будь у него и то, и другое, он бы не упрашивал старика, а устроился бы сам.

Старик сдался.

Как-то утром, когда Феликс пришел на причал, старик еще издали помахал ему рукой и крикнул:

— Сынок, я нашел тебе судно! Я перевозил русского капитана на его шхуну и спросил, не хочет ли тот взять с собой толкового парня. Капитан согласился — только без жалования. Сейчас я тебя перевезу на русскую шхуну «Ниобе».

Русский капитан, напоминавший своей козлиной бородой нечто среднее между Мефистофелем и французским императором Наполеоном III, не понравился Люкнеру с первого взгляда.

— Ты можешь идти с нами, — сказал капитан на ломаном немецком языке. — Завтра утром будь на судне.

Вернувшись на берег, Феликс признался старику-перевозчику, что русский капитан ему совсем не понравился.

— Это не имеет значения, — похлопал его по плечу старик. — Будь то немецкое, английское или русское судно — разницы нет. Морская лямка одна и та же повсюду. Теперь, сынок, пойдем в город и снарядим тебя в путь.

У Феликса еще оставалось девяносто марок. На них старый моряк купил ему все, что требовалось в море: теплые вещи, дождевик, нож и длинную курительную трубку с запасом табака. Не хватило денег на морской сундучок, но старик пообещал отдать Феликсу свой.

— Я проплавал с ним двадцать пять лет по всему свету, — сказал он. — Пусть и тебе он принесет счастье.

Старик-перевозчик жил на одной из узких улочек старого Гамбурга. Первое, что бросилось Феликсу в глаза, когда он вошел в комнату, где жил старик, была модель большого трехмачтового парусника. На потолке висело чучело летающей рыбы, а на стене — картина в рамке, изображающая идущую под полными парусами шхуну. На комоде виднелись разные японские и китайские сувениры, привезенные из дальних плаваний, в углу стояла клетка с попугаем , всклокоченным и старым, как и его хозяин. Попугая старик некогда привез из Бразилии, и тот говорил только по-испански...

Сундучок старого морского волка оказался водонепроницаемым и не тонущим в воде. Туда переложили все вещи Феликса и отправились обратно в порт.

Утром старик отвез Феликса на судно, показал, где находится его койка, и даже постелил на нее матрас. Затем они распрощались. Последний совет, который перевозчик дал Феликсу, заключался в том, что при постановке парусов всегда нужно одной рукой держаться за рангоут или такелаж.

— Одна рука для судна, вторая — для себя.

II

Шхуна снялась с якоря, и буксир стал выводить ее на внешний рейд. Перевозчик держался на своем ялике до самого выхода из гавани. Он успел привязаться к Феликсу, и расставание далось ему нелегко. По щекам старого моряка текли слезы.

Переживал и Феликс, тоже не от разлуки с родиной, а от расставания со стариком — первым взрослым человеком в его жизни, с которым он по-настоящему подружился.

На судне Феликс чувствовал себя совершенно беспомощно — хотя бы потому, что не понимал ни слова из того, о чем говорили вокруг. Кроме того, вскоре Феликс стал ловить на себе злобные взгляды капитана.

Штурман, говоривший немного по-английски, спросил у Феликса, кто был его отец?

Не вдаваясь в подробности, Феликс ответил, что тот был сельским хозяином.

— Отлично! — обрадовался штурман. — Тогда я назначаю тебя обер-инспектором. Иди за мной.

Заинтригованный своей новой должностью, Феликс пошел за штурманом, который подвел его к загону со свиньями.

— Ты будешь заботиться о бедных животных, — приказал штурман. — И, кроме того, станешь директором «аптек» правого и левого бортов.

«Аптеками», как быстро выяснил Феликс, на шхуне называли гальюны. От выполнения возложенных на него обязанностей Феликс вскоре пропитался таким запахом, что все на шхуне шарахались от него. Воды на судне было мало, и помыться толком не удавалось.

Вскоре и вся его одежда оказалась перемазанной человеческими и свиными нечистотами. Он стал выглядеть грязнее самих свиней.

Лазить по мачтам Феликс не осмеливался. Самое большее, на что он решился, это забраться на марс, судорожно цепляясь за ванты. Один из матросов крикнул юному графу, что так по вантам лазают лишь беременные кухарки.

Подобное оскорбление доконало Феликса. Он чуть было не бросился вниз головой с марса, чтобы больше не подвергаться унижениям, но пересилил себя.

Шхуна стояла в Куксгафене, ожидая попутного ветра. Феликс использовал стоянку и тихую погоду, чтобы потренироваться и более-менее освоиться с мачтами.

Наконец, задул попутный ветер, шхуна подняла паруса и вышла в открытое море. Впереди ее ждал долгий путь в Австралию.

Феликс с трудом привыкал к судовой жизни. Работать заставляли много, а кормили плохо. Утром вместо кофе матросам давали водку, в которой приходилось размачивать сухари. На обед выдавали жесткую солонину.

Но постепенно Феликс начал привыкать к судовой жизни, освоился с обязанностями матроса и даже научился немного говорить по-русски. Штурман, который назначил Феликса обер-инспектором свиней и директором гальюнов, в сущности, оказался добряком и, как мог, покровительствовал Феликсу. Но капитан своего нового матроса почему-то не мог терпеть.

В Атлантике шхуну встретил сильный шторм. Все верхние паруса были убраны, штормовые паруса зарифлены, и, чтобы шхуна могла спокойно держаться против шторма, нужно было только убрать грот-марсель. Феликс решил произвести впечатление на капитана и показать ему, как ловко он управится с этой работой. Но в юношеском порыве Феликс забыл главное правило, которому его учил его первый наставник — старик-перевозчик из Гамбурга: «Одна рука для судна, вторая — для себя». Порывом ветра парус надуло, как воздушный шар, Феликс потерял равновесие и сорвался с реи. Падая вниз, он пытался ухватиться за шкот, но снасть только обожгла ему кожу, и Феликс упал в море у самого борта шхуны, которая шла со скоростью около восьми узлов. Феликса унесло за корму и закрутило в водовороте кильватерной струи.

Феликс еще успел заметить, как ему кинули спасательный буек, он слышал команду: «Человек за бортом!», но затем погрузился в воду, потеряв корабль из виду.

Затем его выбросило на гребень волны, и Феликс снова увидел шхуну. Та уже успела уйти достаточно далеко, и догнать ее вплавь нечего было и думать. В юном возрасте о смерти не думают, и Феликс стал надеяться, что его подберет какое-нибудь другое судно.

Пока он надеялся, что в безбрежном океане какие-то корабли пройдут именно через то место, куда он упал, над ним закружились альбатросы. Эти гигантские морские птицы привыкли считать, что все, что плавает на поверхности океана, предназначено им в пищу, и стали пикировать на Феликса. Один из альбатросов хватил клювом вытянутую руку Феликса и нанес ему рану, шрам от которой сохранился у Люкнера на всю жизнь.

Феликс сбросил сапоги и дождевик, но никак не мог избавиться от фуфайки, намокшей и тянувшей его вниз. Феликс вспомнил слова матери, сказанные по поводу его желания стать моряком: «Ты готовишь себе прекрасное будущее стать пищей для акул». Как только Феликс вспомнил эти слова, ему показалось, что акула уже схватила его за ноги. От ужаса он потерял сознание.

Очнувшись, Феликс увидел шлюпку, вздымающуюся прямо перед ним на гребне волны. Ему показалось, что шлюпка уже готова пройти мимо, и Феликс закричал, пытаясь выпрыгнуть повыше из воды.

Его, к счастью, заметили и выволокли в шлюпку, в которой за старшего находился штурман. Матросы стали выгребать обратно к судну.

У Феликса из раны, нанесенной клювом альбатроса, хлестала кровь, но штурман объяснил, что птица спасла Феликсу жизнь, поскольку показала место, где его искать.

Феликс правильно предположил, что капитан вряд ли обрадуется его спасению, и оказался прав. Капитан мрачнее тучи ходил взад-вперед по юту и встретил спасенного словами: «Проклятый немец! Лучше бы ты утонул! Посмотри, в каком виде паруса из-за твоего разгильдяйства!»

Шлюпка подошла к борту шхуны, но заложить тали на столь крутой волне никак не удавалось. Когда судно опускалось на волне, шлюпку высоко поднимало вверх, а когда поднималась шхуна, шлюпку затягивало вниз. Феликс находился в таком нервном состоянии, что, когда на какой-то момент шлюпка пришла на уровень фальшборта шхуны, он перепрыгнул на палубу и потерял сознание.

Шлюпку так и не удалось поднять, ее разбило в щепы, матросы попрыгали в воду, и их пришлось вытаскивать на борт концами.

Очнулся Феликс, когда почувствовал, что к его губам приставили бутылку водки и услышал слова капитана: «Пей, немецкая морда!»

Окончательно Феликс пришел в себя только на следующее утро.

Потом ему рассказали, что, когда он упал в воду, капитан и слушать не хотел о спуске шлюпки ради его спасения. Формально он был прав, так как спуск шлюпки в таких условиях грозил новыми человеческими жертвами. Но штурман вызвал в шлюпку добровольцев и настоял на своем. Если верить рассказчикам, он даже пригрозил капитану гарпуном, если тот вздумает ему мешать.

Наконец шхуна обогнула мыс Доброй Надежды и пришла в австралийский порт Фримантль. Первое плавание Феликса Люкнера закончилось и прошло для него очень тяжело. Даже хуже, чем он предполагал. Слава Богу, что он вообще остался жив.

Пока русская шхуна разгружалась, Феликс вместе с другими матросами часто съезжал на берег, где познакомился с тремя моряками с немецкого парохода. Он решил сбежать со шхуны. Служить без жалования, подвергаясь постоянным издевательствам со стороны капитана, Феликсу больше не хотелось. Накануне ухода «Ниобе» Феликс с помощью своих новых знакомых покинул шхуну и больше на нее не вернулся. Капитан мог заявить об этом в местную полицию, но он, к счастью, этим правом не воспользовался.

Оказавшись на берегу, Феликс для начала устроился посудомойкой в гостинице. Но эта работа быстро ему опротивела. Для разнообразия, он стал посещать по воскресеньям и праздникам собрания «армии спасения». Там он впервые увидел граммофон, что привело графа-авантюриста в полный восторг. Понравилось ему и хоровое исполнение псалмов. В итоге, дав обязательство не потреблять алкоголь, Феликс вступил в «армию спасения», сбежав из гостиницы.

Сперва ему поручили пересыпать нафталином старую одежду, которую поставляли «армии спасения» различные благотворительные организации. Попутно Феликса использовали для рекламы, выдавая его за алкоголика, поставленного на путь «армией спасения». На всех собраниях его показывали публике, объявляя: «Этот молодой немецкий моряк пил виски, как воду. Мы спасли его!»

В результате Феликс быстро освоил английский язык, ему выдали мундир и поручили распространять печатные воззвания «армии спасения».

Но и эта деятельность вскоре Феликсу надоела. Его снова потянуло в море, о чем он честно поставил в известность свое непосредственное командование по «армии спасения». Командирование не возражало, но уговорило Феликса, принимая во внимание его юный возраст, не идти в матросы, а поступить помощником смотрителя маяка в порту Огаста.

Новая должность по началу так же привела Феликса в полный восторг. Ему отвели в доме смотрителя светлую и чистую комнату. В его обязанности входило: утром чистить стекла и рефлекторы маяка, а ночью через каждые четыре часа перетягивать гири маячного часового механизма. Днем ему разрешалось находиться на верхней площадке маяка и рассматривать море в мощный бинокль. Наверху было особенно хорошо, когда внизу, на море, бушевала буря.

Феликсу здесь нравилось все, но особенно — дочка одного из смотрителей, которую звали Ева. Феликс начал флирт, который быстро заметили родители Евы. Однажды ее отцу пришлось, сломав дверь, вломиться в комнату Феликса, чтобы поймать влюбленных с поличным. Феликс был вынужден бежать с маяка, прихватив с собой одну из лошадей, верхом на которой он и направился дальше в поисках счастья.

Две недели Феликс проработал на лесопилке в окрестностях Огасты. Скопив немного денег, Феликс вернулся в город, чтобы оттуда перебраться в какой-нибудь крупный австралийский порт и там снова наняться на парусник.

На пристани Феликс познакомился с долговязым охотником-норвежцем, перепоясанным патронташами и с карабином на плече. Охотник рассказал Феликсу, что охотился на кенгуру и неплохо заработал на продаже шкур. Это произвело на Феликса впечатление, и он уговорил норвежца продать ему карабин и патроны, отдав ему все свои деньги, а в придачу еще и часы.

Вооружившись, Феликс отправился вглубь континента. Но байки охотника казались, мягко говоря, несколько преувеличенными. Сколько Феликс ни ходил по лесам и полям, ни один зверь ему не попался. Прожив несколько дней в заброшенном лесном шалаше, Феликс вернулся в Огасту, где первым делом продал карабин.

В порт Огасты только что прибыл пароход, на борту которого приехал бродячий цирк. Феликсу удалось наняться в цирк на разбивку палаток, уход за лошадьми и т. п. Ему очень понравилась прелесть бродячей жизни «циркачей», которые, в сущности, тоже были моряками, хотя и бродяжничали по суше. Кроме того, Феликса привлекло большое количество индусских девушек, которые входили в цирковую труппу. В итоге, юный граф согласился стать учеником фокусника и отправился с цирком в путешествие по всей Австралии.

Однако, фокусники не торопились обучить мальчугана своему искусству. Он пытался сам проникнуть в их тайны, но это оказалось абсолютно невозможным. Феликс решил тогда использовать более изощренный Метод и для этой цели стал ухаживать за молоденькой девчушкой из Малайи.

В течение нескольких недель ему удалось выпытать из нее секреты кое-каких фокусов, но он вскоре понял, что постигнуть тайну восточной магии европейцу просто невозможно. Опытные фокусники-факиры вообще производили впечатление сверхъестественных существ. Феликс исколесил с цирком всю Австралию, но в Брисбене юношу снова потянуло в море, и он от них отстал, устроившись матросом на английскую лайбу.

Как-то, сидя на берегу, Феликс стирал свое белье, когда к нему подошли трое неизвестных и осведомились, сколько ему лет?

— Пятнадцать, — соврал Феликс.

Любуясь мускулами Феликса, неизвестные предложили ему заняться боксом. Феликс с удовольствием согласился, и они отправились в боксерскую школу. Там юному матросу предложили бесплатное обучение плюс жалование шесть фунтов при одном непременном условии: на всех соревнованиях по боксу он будет выступать только за сборную команды провинции Квинсленд. Феликс согласился, и его начали учить премудростям бокса, В школе Феликсу жилось превосходно.

Через пять месяцев его решили послать в Сан-Франциско для профессионального совершенствования, но сам Феликс посчитал, что приобрел уже достаточно познаний в боксе и снова затосковал по морю.

Где бы он ни был, чем бы ни увлекался, тяга к морю всегда пересиливала все другие чувства и помыслы, возвращая Феликса на палубу корабля.

На этот раз ему без особого труда удалось наняться на американскую четырехмачтовую шхуну «Голден бич», которая возила то строевой лес, то сахар между Сан-Франциско и Гонолулу.

Феликса взяли сразу матросом первого класса, положив ему жалование сорок пять долларов в месяц. Но, будучи в душе авантюристом и искателем приключений, Феликс после первого же прихода в Гонолулу сбежал со шхуны вместе с еще одним матросом-немцем, желая заняться ловом и торговлей рыбой, а также — охотой. Для исполнения плана не хватало только какого-нибудь судна и ружья, поскольку друзья решили день ловить рыбу, а день — охотиться. Поскольку в Гонолулу все это было неосуществимо, друзья вернулись на шхуну, решив отложить выполнение своих планов до Ванкувера, куда шхуна и направлялась.

Добравшись до Ванкувера, Феликс и его новый друг раздобыли винтовку системы «Винчестер», а в близлежащем рыбацком поселке Модевиль решили украсть шлюпку. В поселке было много собак, но, тем не менее, с наступлением темноты друзьям удалось увести шлюпку. На ней они подплыли к небольшому парусному судну, забрались на него и подняли якорь. Двум уже опытным матросам поставить паруса не. представляло никакого труда. К сожалению, ветра не было, и паруса не желали наполняться. С берега же заметили движение шхуны, решили, что она дрейфует на якоре, и рыбаки, забравшись в шлюпку, направились к судну. В это время шхуна вышла из-под прикрытия прибрежных скал, паруса наполнились ветром и она, набирая ход, пошла в открытое море. Рыбаки сделали вслед несколько выстрелов и отстали, а Феликс и его друг добрались на украденной шхуне до бухты Сиэтл. Им повезло — в бухте стоял большой немецкий парусник. Немецкие моряки обрадовались землякам, дав им хлеба, сухарей и свинцовых белил. Друзья перекрасили судно в белый цвет и занялись ловлей рыбы.

Но это занятие им быстро надоело. Они решили вернуть шхуну рыбакам в Модевиль и заняться охотой. Тут-то их обоих и накрыли, передав полиции, а поскольку оба злоумышленника были несовершеннолетними, то их дело слушалось в исправительном суде. Суд был снисходителен, и друзья отделались несколькими неделями заключения. Прокурор утверждал, что Феликс Люкнер, судя по всем повадкам — законченный пират, и требовал более строгого наказания, но суд не принял его доводов во внимание. Если бы англичане знали тогда, сколько головной боли принесет им в будущем «пиратский талант» Феликса, то наверняка не выпустили бы его из тюрьмы, по меньшей мере, до окончания Первой мировой войны!

III

Выйдя из тюрьмы, Феликс решил вернуться на родину. Он нанялся на английский парусник «Пинмор», на котором совершил 285-дневное плавание от Сан-Франциско до Ливерпуля, ни разу при этом не побывав не берегу. Сначала парусник долго дрейфовал из-за полного штиля, а еще дольше преодолевал встречный шторм у мыса Горн. За время плавания шесть человек умерли от цинги и сонной болезни. Продовольствия на «Пинморе» имелось всего на сто восемьдесят пять суток, а воды — и того меньше. Кроме того, и имевшаяся на судне вода оказалась испорченной из-за того, что потекли цистерны.

У всех начали опухать ноги, никто уже не был в силах работать на реях, и идти пришлось только под штормовыми парусами. При этом, ни одно судно не попадалось навстречу, и весь рейс не было ни одного дождя. У островов Сцилли (юго-западное побережье Британии) была разделена последняя порция гороха.

Когда в Ла-Манше к паруснику подошел буксир, то его встретили отчаянными криками: «Воды! Воды!»

Провалявшись две недели в госпитале, Феликс отправился в Гамбург. За время плавания Феликс заработал более тысячи марок и гордо прогуливался по городу. Стоял декабрь — время знаменитой гамбургской ярмарки, и Феликс вдоволь повеселился во время народных гуляний, победил в одном из балаганов знаменитого ярмарочного борца Липстулиана, выиграв приз в двадцать марок.

Погуляв таким образом две недели, Феликс нанялся на немецкую шхуну «Цезарея», которая собиралась идти из Гамбурга в Мельбурн. Это было первое немецкое судно, на котором пришлось служить Феликсу Люкнеру. Капитан шхуны был очень опытным моряком, но страшно скупым и мелочным. Вместе с коком он делал все возможное, чтобы урезать матросский рацион и сэкономить «харчевые деньги».

В ответ матросы украли с камбуза несколько окороков. Капитан заподозрил, что их украл кок и где-то припрятал для себя. Дело кончилось тем, что кок кровно обиделся и в Ньюкастле сбежал со шхуны. Судно осталось без кока, а никто из команды не хотел занять его место. Тогда капитан решил назначить кока своей властью и, узнав, что Феликс умеет кипятить воду, выбрал именно его. Изголодавшийся Феликс согласился, надеясь как следует полакомиться в офицерской продовольственной баталерке. Там он набил себе полное брюхо сливами, сушеными яблоками и вареньем, а также опустошил две банки пикулей. Для команды Феликс в первый день нахождения на должности сварил горох, незаметно сунув туда кость от окорока и влив бутылку красного вина. Капитан и вся команда решили, что Феликс — прирожденный кок. От такой похвалы Феликс возгордился, и на следующий день горох пригорел. Феликс добавил в котел еще несколько пригоршней гороха и влил еще одну бутылку красного вина. Кроме того, он слышал, что, в случае пригорания, обычно пользуются содой. В каком количестве, он не знал, а потому добавил соды побольше.

Капитан три дня не вставал с койки, а Феликса выгнали с камбуза, заменив другим матросом.

До Мельбурна добрались без особых приключений, сдали груз, погрузили уголь и направились в чилийский порт Калета-Бийона, где приняли в трюмы селитру, и пошли в Плимут. В этом плавании Феликс официально получил звание матроса первого класса. Он уже мог самостоятельно ставить фор-брамсель, что было официально зафиксировано в вахтенном журнале и матросской книжке.

У Фолклендских островов шхуна попала в зону сильного циклона. Шторм был попутным, и вначале шхуна хорошо шла по курсу. Но по мере того, как шторм усиливался, идти по ветру становилось все опаснее. Необходимо было делать поворот на фордевинд. В случае запоздания с этим маневром, судну грозила бы верная гибель, поскольку хлынувшие с кормы волны могли все смести на своем пути.

Исполинские волны набегали сзади и обрушивались на корму «Цезареи». Шхуна шла под четырьмя парусами со скоростью десять узлов. Наконец, паруснику удалось прорваться в центр циклона, где царили полный штиль и тишина. Из-за безветрия, суда в центре циклона теряли ход и становились игрушкой у разбушевавшихся волн, которые ветер со всех сторон гнал к центру циклона. Единственным спасением являлся как можно более быстрый проход через этот центр. Потеряв стеньги и черпая воду бортами, «Цезарее» удалось пройти через центр циклона, и шхуна снова попала в свирепую бурю, которая ревела с удвоенной силой. Брам-реи и марса-реи грохнулись вниз и повисли за бортом. Большую часть такелажа разорвало. Приготовившийся к неминуемой смерти Феликс сам не понимал, как им удалось выскочить из циклона. На палубе все было сломано и порушено, в трюмах было полно воды. Теперь работать приходилось день и ночь: исправлять такелаж, выстреливать новые стеньги, ручными помпами откачивать воду из трюмов.

После 120-дневного перехода «Цезарея», наконец, пришла в Плимут. Вся команда, исключая Феликса и еще двух моряков, немедленно списалась с судна. Несколько новых матросов прибыли из Гамбурга, а остальных навербовали прямо в Плимуте. В большинстве своем, это были кочегары, которым еще никогда не приходилось выходить в море под парусами. Такая команда не сулила шхуне ничего хорошего.

«Цезарея» приняла в Плимуте груз мела в бочках и триста тонн мышьяка в маленьких бочонках. Груза было мало, распределен он был не совсем правильно, что вызывало беспокойство за остойчивость судна. Пунктом назначения был Нью-Йорк, и капитан рассчитывал быстро туда добраться. Однако постоянные штормы очень замедлили путь шхуны. Бывшие кочегары, которых прозвали «пароходными ослами», не умели ни управляться с парусами, ни стоять на штурвале, предоставив делать эту работу Феликсу и еще нескольким бывалым морякам. Те, в свою очередь считая кочегаров дармоедами, срывали на них свое возмущение и злость.

После продолжительного периода штормов, погода, наконец, прояснилась, задул попутный ветер, дав возможность поставить брамселя.

Приближалось Рождество, и капитан решил его торжественно отметить. Из швабр и голиков была сооружена елка, которую украсили цветной бумагой и разной мишурой. Каждый член команды получил от капитана рождественский подарок — фунт табака. Кроме того, капитан выставил матросам окорок и ендову с джином. В кубрике зажгли рождественские свечи, и депутация матросов отправилась к капитану, чтобы поздравить его с праздником и пригласить полюбоваться елкой. Капитан пошел к матросам на бак, а кок вынес ендову с джином. Джин матросы разлили по чаркам, приготовившись чокнуться друг с другом и капитаном.

И в этот момент на шхуну внезапно налетел так называемый «белый шквал». Этот шквал называют «белым» потому, что приближение его незаметно. Шквал налетел спереди, потащив шхуну назад. Фор-стеньга полетела за борт, за ней — грот-стеньга, уцелели только мачты.

Матросы ринулись к снастям, большая часть которых оказалась порванными, они свисали с обоих бортов, развеваясь по воздуху. Капитан бросился к штурвалу, поскольку рулевого сбило с ног, и он лежал полумертвый на настиле мостика. От тяжелых травм он через пару дней скончался.

Уцелели только паруса на нижних реях. Отрубив топорами концы, паруса вынесли на ветер, чтобы сообщить шхуне хоть какой-то ход. После четырех часов каторжной работы шхуну снова удалось взять под контроль. При этом, каким-то чудом никого не убило и не смыло за борт, хотя волны свободно перекатывались через потерявший управление парусник.

А нанятые в Плимуте кочегары даже не вышли из кубрика, попрятавшись там, как кроты. А шторм, между тем, усиливался, вскоре достигнув силы урагана. Под тяжестью груза провалилась средняя палуба, в трюмах началась течь. Все бросились перегружать бочонки с мышьяком, большая часть которых лопнула. От мышьяка разъедало глаза, а на всем теле высыпала сыпь.

Шхуна получила сильный дифферент на нос. Матросы, сменяя друг друга, пытались остановить прибыль воды ручными помпами. Огромная волна, обрушившись на «Цезарею», смыла камбуз вместе с коком, плитой, котлом, утварью и угольным ящиком. О спасении кока нечего было и думать. Сорок восемь часов работали матросы у помп, но вода все прибывала. Феликс Люкнер понял, что больше работать он не в состоянии — не было сил. Выбились из сил и все остальные. Никакие уговоры и угрозы капитана не могли вернуть людей к помпам.

В это время еще одна исполинская волна обрушилась с кормы на «Цезарею» с такой силой, что шестеро матросов были сбиты с ног. Двое из них были мгновенно смыты за борт,

одного прижало к вантам, оторвало руку, а затем также унесло в море. Еще одному размозжило череп, а тело другого с раздробленными костями перекатывалось по палубе с борта на борт.

Феликса тоже сбило с ног и не унесло за борт только потому, что его нога оказалась зажатой между обломком мачты и маховиком помпы. Ногу сдавило так, что кость переломило. Шхуну бросало и крутило на волнах. Волна за волной захлестывали Феликса, и он рисковал захлебнуться прямо лежа на палубе. Зажатая нога не позволяла ни встать, ни отползти в другое место.

Матросы ломами сдвинули упавшую мачту, освободили Феликса и перенесли его в каюту капитана.

Между тем, положение судна становилось все безнадежнее. Нос уже по бушприт погрузился в воду, и оставалось только одно — оставить шхуну, ища спасения в шлюпках. К счастью, судовой плотник быстро успел наложить Феликсу лубок на сломанную ногу, и тот получил возможность спасаться вместе со всеми.

Шлюпки сбрасывались за борт на длинных тросах, при этом в море выливали масло, чтобы уменьшить волнение. Обвязываясь концами, матросы прыгали за борт и плыли к шлюпкам. Следующие, держась за те же концы, плыли им вслед. Одна шлюпка пошла с капитаном, другая — со штурманом.

Отвалив от гибнущей шхуны, матросы только табанили веслами, чтобы удержаться против волны. Грести вперед было нельзя — шлюпки немедленно перевернуло бы.

Так продолжалось остаток дня и всю следующую ночь.

На шлюпках был небольшой запас сухарей и питьевой воды. Холод и несколько бессонных ночей настолько изнурили моряков, что многие уже с облегчением думали о скорой смерти. Капитан, будучи опытным моряком, уже не раз побывавшим в похожих ситуациях, старался подбодрить своих подчиненных:

— Держитесь, ребята! Не отказывайтесь так легко от жизни! Не впадайте в уныние и панику!

Он удерживал матросов от питья соленой воды, что только ускорило бы их гибель. Все испытывали такую жажду, что сосали собственные пальцы, лишь бы вызвать отделение слюны.

Так продолжалось четверо суток, в конце которых на горизонте показался пароход. К веслу привязали чьи-то штаны и стали ими размахивать. Все притихли в ожидании и надежде, напряженно вглядываясь в пароход: заметит он их или нет? Многим уже казалось, что пароход меняет курс, направляясь к терпящим бедствие. Но это было не так — пароход все более удалялся и, наконец, скрылся из вида.

К счастью, ветер несколько стих. Удалось, посменно сидя, поспать. У Феликса, который, из-за сломанной ноги страдал больше других, зародилась мысль выбрать жребием жертву и утолить жажду его кровью. Удерживал страх, что жребий может выпасть именно на него. После того, как пароход исчез, капитан уже не мог контролировать поведение матросов, которые решили выпить весь остаток пресной воды. А там будь, что будет. Было уже все равно.

Утром опять, увидели пароход. Матросы снова стали размахивать веслом с привязанными к нему штанами, уже ни на что особо не надеясь. Но на этот раз с парохода их заметили и повернули на помощь. Сил радоваться уже не было. Вид приближающегося парохода, напротив, привел моряков в состояние какого-то отупения.

С парохода сбросили шторм-трапы, но карабкаться по ним ни у кого не было сил. Никто не мог вообще подняться на ноги, предоставив спасителям делать все, что они хотят.

Команда парохода использовала грузовые стрелы, чтобы поднять спасенных со шлюпки к себе на борт. Феликс совершенно не помнил, как он оказался на пароходе. Он проспал шестнадцать часов, не отдавая себе отчета, где он находится.

Пароход шел в Нью-Йорк, где Феликса Люкнера сдали в немецкий госпиталь. Когда разбинтовывали его ногу, она вся была черной. Врач, осмотрев кость, выступившую наружу, сокрушенно покачал головой. Он не сомневался, что началась гангрена. Но на следующий день пришел какой-то старый профессор и обрадовал Феликса: это не гангрена, а огромный кровоподтек. Будем лечить.

Провалявшись в госпитале восемь недель, Феликс нанялся на канадскую шхуну «Флаинг фиш», которая уходила на Ямайку с грузом леса. Незадолго до конца рейса Феликс крышкой люка, по собственной неосторожности, снова сломал себе ногу. Его принесли в больницу на Ямайке в чем он был: в голландке, брюках и в одном сапоге. Все остальные вещи остались на судне.

Спустя две недели, кто-то из администрации больницы поинтересовался у Феликса, остались ли у него какие-нибудь деньги на судне. У Феликса оставались там шесть фунтов, о чем он и сообщил. Но оказалось, что капитан шхуны оставил в консульстве лишь три фунта, а остальные деньги Феликса, включая и жалование, присвоил себе. Молодой моряк оказался без одежды и без гроша в кармане. Администрация больницы, недолго думая, выкинула его вон, и Феликс с загипсованной ногой очутился на улице.

Опираясь на палку, он с трудом добрался до песчаных пляжей, где и решил обосноваться. Там, по крайней мере, можно было спать, зарывшись в теплый песок. Питался Феликс кокосовыми орехами, которые нашел отвратительными, но просуществовал на них три дня, дождавшись прихода в порт какого-то английского парохода.

Опираясь на палку, волоча за собой ногу в гипсе, Феликс поднялся на судно. Он был небрит, грязен, без фуражки, волосы висели длинными космами, с обожженного солнцем лица слезала кожа.

Пароход разгружал уголь. Феликс разыскал вахтенного помощника, надеясь с ним поговорить, но тот встретил его длинным английским ругательством и прогнал вон.

Ошарашенный такой встречей, Феликс спустился обратно на причал, захватив с собой пустой угольный мешок, сам не зная, зачем. Встретив какого-то негра, он попросил разрезать его гипсовую повязку и явно поторопился — нога еще не зажила. На жар тропического солнца нога отзывалась мучительной болью. Тут и пригодился украденный на пароходе мешок, которым Феликс обернул больную ногу. Ночью этот мешок служил ему подушкой.

Прошло еще три дня. Феликс жил на пляже, питаясь кокосовыми орехами и бананами. Как-то, ковыляя по берегу небольшой речушки, протекавшей на окраине города, Феликс набрел на бамбуковую рощу, где старый негр срезал бамбуковые стволы. У Феликса сохранился его матросский нож, и он предложил негру помощь, заработав на этом шесть пенсов на еду. Хотя негр очень подозрительно посматривал на Феликса, но разрешил переночевать в своем сарае. Утром, позавтракав маисом, они снова занялись резкой бамбука. В разгар работы Феликс заметил, что с моря к острову подходит какой-то белый пароход. Простившись с негром, Феликс побрел в гавань.

Пришедший корабль оказался немецкой канонерской лодкой «Пантера». Много матросов канлодки сошло на берег, и Феликс решил попросить помощи у земляков. В одной из групп он заметил высокого матроса, говорившего с сильным саксонским акцентом, и обратился к нему на родном диалекте, рассказав о том бедственном положении, в которое попал. Он попросил матроса принести ему немного хлеба. Тот торопился обратно на корабль, но велел Феликсу прийти на причал к шести часам.

Вечером новый знакомый принес Феликсу целую буханку черного хлеба и сказал ему, что он может каждый вечер приходить за хлебом. На следующий вечер Феликс попросил у

матроса достать ему фуражку и пару башмаков. Поскольку приближался воскресный день, в который матросы могли приводить на борт своих друзей, матрос с «Пантеры» пригласил Феликса прийти завтра на борт канонерки. Тот стал отказываться, но новый друг уговорил его, и утром Феликс пришел на борт «Пантеры». Матросы сидели за столом, накрытом прямо на баке, и пили кофе. Феликс почувствовал себя несчастным босяком, попавшим в дом богачей. Матросы пригласили Феликса за стол, но в этот момент на баке появился вахтенный офицер. Матросы встали. Феликс тоже встал. Офицер, увидев его, резко скомандовал: «Рассыльный!»

— Есть, господин лейтенант! — держа руку у бескозырки, подлетел рассыльный.

— Выкиньте этого типа за борт, — приказал лейтенант. — А впредь примите меры, чтобы подобная сволочь не проникала на корабль!

Рассыльный подошел к Феликсу и тихо сказал:

— Давай по-быстрому, дуй на стенку!

Друг-саксонец успел шепнуть Феликсу на прощание: «Завтра для тебя я украду у лейтенанта его брюки и фуражку. Приходи на пирс, как обычно».

Феликс был потрясен. Попасть на родной корабль, слышать родную речь, находясь под сенью германского военно-морского флага, чтобы в итоге услышать на родном языке обращенные к нему слова: «Выкиньте эту сволочь за борт»!

Волоча обернутую угольным мешком больную ногу, Феликс брел по пирсу. Слезы обиды текли по его грязным небритым щекам. Слова вахтенного офицера «Пантеры» продолжали звучать в его ушах. Ему хотелось куда-нибудь спрятаться, чтобы его никто не видел.

Вряд ли он и сейчас помнил, что был по рождению графом. А еще менее он мог себе представить, что, спустя не так уж много лет, он снова поднимется на борт «Пантеры», но на этот раз уже в качестве командира этой канонерской лодки германского флота. Назначен он будет на этот пост собственным указом кайзера Вильгельма II, которому Феликс во время аудиенции рассказал эту историю...

Но это еще впереди, а пока Феликс, жуя бисквиты, полученные на прощание от матросов «Пантеры», ждал наступления вечера, чтобы снова встретиться со своими новыми друзьями.

В десять часов вечера два матроса передали в темноте Феликсу синие брюки, фуражку, парусиновые сапоги, носки, тельняшки, мыло и бритву. Так радоваться Феликсу не приходилось еще никогда в жизни. Приведя себя в порядок и приодевшись, Феликс сразу же получил место матроса-швартовщика. Он должен был, находясь на стенке, принимать швартовы с подходящих судов и надевать их на кнехты. Платили хорошо, и Феликс снова почувствовал себя человеком. Но его смертельно тянуло в море.

Через месяц он нанялся матросом на шхуну «Нью Скоттия», ходившую по островам Карибского моря.

Во время одного из рейсов шхуна пришла в мексиканский порт Тампико, где Феликса (уже в который раз!) охватила жажда бродяжничества. Феликс с одним из своих приятелей отпросился у капитана в отпуск на несколько дней. Верхом на лошадях они отправились в глубь страны — в мексиканские прерии и стали жить там среди ковбоев, табунов мустангов, бесчисленных стад бизонов и прочей экзотики. Они учились кидать лассо, участвовали в скачках и родео и, конечно, на судно опоздали. Когда они вернулись в Тампико, шхуна уже ушла. Но оба матроса не очень расстроились. В такой благодатной стране, как Мексика, можно было, работая носильщиком на базаре, заработать и на пропитание, и на девочек, и на карточные игры. Когда же беготня с корзинами им надоела, оба завербовались на военную службу, став солдатами мексиканской, армии. Служба была не очень трудная. Учений никаких не проводилось, но приходилось стоять в карауле "у дворца, где жил

диктатор Мексики Порфирио Диас. Как и можно было легко предугадать, военная служба обоим матросам быстро наскучила, они дезертировали из армии и поступили на строительство железной дороги. Быстро сбежав со стройки, оба добрались до порта Веракрус, где нанялись на танкер, идущий в Гавану. В Гаване Феликс завербовался на норвежский парусник, который шел в Ливерпуль с заходом в Нью-Йорк. На паруснике Феликс освоил норвежский язык, еще не предполагая, как это ему пригодится в будущем.

Из Ливерпуля Феликс направился в Гамбург.

IV

В Гамбурге Феликсу пришла в голову мысль сдать экзамен на диплом штурмана. Но для этого необходимо было иметь стаж плавания на пароходах. Феликс нанялся матросом на один из грузовых пароходов и в течение нескольких месяцев проплавал на нем в Средиземном и Северном морях. Вернувшись в Германию, он поступил в мореходную школу в Любеке.

К этому времени Феликсу уже минуло двадцать лет. Он уже понял, что хочешь — не хочешь, а надо пройти через эти мучения. Феликс знал, что именно так пришлось поступить всем штурманам и капитанам, которых он знал. Что нельзя сделать и шага в морской карьере, не получив специального образования. Что такое морское образование, Феликс понимал довольно смутно. Главное, считал он, это практические знания и умение найти выход из трудного положения. Когда рушатся Мачты и рвется такелаж, никакие знания высшей математики не помогут...

В мореходной школе Феликс снова почувствовал себя полным ничтожеством. Со своими тремя классами гимназии он был полным невеждой. Феликс не умел грамотно писать, не знал литературного немецкого языка, изъяснялся на грубом морском жаргоне. Арифметику ему пришлось начинать прямо с азов. О дробях Феликс не имел ни малейшего представления, не понимая даже разницы между числителем и знаменателем. Помимо занятий в школе, ежедневно приходилось брать частные уроки, постигая тригонометрию, навигацию, астрономию и многое другое. Порой Феликс приходил в полное отчаяние, видя, как туго его голова воспринимает любое учение. Но Феликс проявил упорство и в течение девяти месяцев трудился, как каторжник, подготовившись настолько, что можно было рискнуть и попытаться сдать экзамен.

Экзамены продолжались целую неделю, и в результате Феликс фон Люкнер получил диплом штурмана дальнего плавания.

Получив диплом, Феликс устроился вахтенным штурманом на пароход «Петрополис» Гамбург-Американской линии. Гордость распирала молодого моряка. Он купил себе элегантный чемодан, лайковые перчатки, лакированные туфли и даже запонки для рубашки. Это были его первые запонки в жизни. Прогуливаясь в новой форме по спардеку «Петрополиса», Феликс чувствовал себя молодым богом. Совсем недавно он был матросом, вынужденным выполнять тяжелую и черную работу. Перемена в судьбе и положении казалась ему чудом.

Проплавав год на «Петрополисе», Феликс воспользовался правом, вытекающим из его нового положения, и поступил юнкером в военный флот. Купив впервые в жизни себе билет второго класса, Феликс прибыл в Киль, где провел год в казарме и на боевых кораблях кайзеровского флота. В конце года его произвели в младшие лейтенанты резерва. В последующие два Года Феликс Люкнер плавал на крупных торговых судах Гамбургской линии, занимаясь в свободное время самообразованием, чтобы сдать экзамен на капитана дальнего плавания.

Находясь в Гамбурге, молодой штурман любил ходить на собственной яхте вблизи устья Эльбы. Однажды, наслаждаясь прогулкой под парусом, Феликс увидел парусный бот, который беспомощно дрейфовал на довольно крупной волне. Позднее выяснилось, что владелец бота

— купец из Кельна — совершенно не умел управлять парусами. Порывом ветра на боте сбило бизань-мачту, и несчастный яхтсмен очутился за бортом. Когда Феликс подошел на своей яхте, «спортсмен» уже скрылся под волнами, так как не умел и плавать. Чтобы спасти его, Феликсу пришлось нырнуть на довольно значительную глубину. Вынырнув с ним на поверхность, Люкнер только собрался наполнить легкие воздухом, как несчастный, судорожно вцепившись в Феликса руками и обхватив его ногами, утащил своего спасителя на дно.

Освободив с большим трудом ноги, Феликс оттолкнул от себя тонущего и снова вынырнул на поверхность. У него уже стало темнеть в глазах, но, отдышавшись, он вновь нырнул: Схватив погибающего за волосы, Люкнер долго плыл с ним против течения, выгребая одной рукой, и, как говорится, на последнем дыхании добрался до берега, вылез на песок и потерял сознание. Собравшаяся толпа зевак привела его и спасенного в чувство.

С тех пор стоило Феликсу появиться где-нибудь на берегу моря, как обязательно кто-нибудь тонул, а ему приходилось спасать утопающего.

Двадцать четвертого декабря 1910 года Люкнер стоял на причале в Гамбурге, ожидая парома. Вдруг в тусклом свете портовых фонарей он увидел барахтавшегося, в воде человека. Феликс немедленно приготовился броситься в воду, но стоявший рядом таможенный инспектор поймал его за руку. Температура была тринадцать градусов мороза. Инспектор считал, что лучше пусть погибнет один, а не двое. Но Феликс вырвался из его рук и прыгнул в воду. Ледяная вода обожгла его. Казалось, в затылок вонзился раскаленный гвоздь, но Люкнер проплыл двадцать пять метров, отделявших его от утопающего. К счастью, тот был сильно пьян, а потому легко держался на воде, даже окостенев. Феликс доплыл с ним до пристани, где их обоих вытащили, доставили в ближайший кабак, где отпоили пуншем, завернув в теплые одеяла. Спасенный Феликсом оказался англичанином, а поскольку вся эта история произошла на Рождество, то о ней сообщили почти все газеты. В них говорилось, что это уже пятый человек, спасенный Феликсом Люкнером, но он еще не получил медали за спасение утопающих.

Медаль за спасение утопающих, по традиции, вручал командующий флотом открытого моря адмирал принц Генрих Прусский. Награждая Феликса медалью, адмирал осведомился: не желает ли граф фон Люкнер перейти из резерва на действительную службу в военный флот? Феликс согласился и был призван из резерва в чине лейтенанта для прохождения так называемого проверочного курса.

Пришлось опять засесть за учебники и за два месяца постичь то, на что в военно-морских училищах отводилось в те времена три с половиной года. Офицерская среда приняла Феликса в целом хорошо, но были и такие, кто не мог простить графу фон Люкнеру его бродячего прошлого.

— Видимо, императорский флот отныне становится убежищем для бродяг, выгнанных из родительского дома, — громогласно заявил один из офицеров. Впрочем, Феликс должен был и сам признать, что за шестьдесят лет существования Императорского флота, он стал первым человеком со столь бурным прошлым и столь низким культурно-образовательным уровнем, который был принят на флот в мирное время в качестве офицера.

После прохождения проверочного курса и годичного испытательного срока лейтенант граф фон Люкнер был окончательно зачислен в списки офицеров Императорского флота и направлен для прохождения службы на линкор «Пройссен» в качестве вахтенного офицера.

Нельзя сказать, чтобы такой прирожденный бродяга, каким был Феликс, легко привык к той возведенной в абсолют и почти доведенной до абсурда железной дисциплине, какая царствовала в те годы на кораблях кайзеровского флота. Ему было нелегко. Офицеры же, в свою очередь, чуяли в нем чужака, считая грубым мужланом, далеким от чопорной этики прусского офицерского корпуса.

Но удача снова улыбнулась Феликсу Люкнеру.

Вскоре он был произведен в обер-лейтенанты и переведен на легкий крейсер «Ниобе» старшим офицером. Это назначение можно было вполне считать ссылкой, поскольку «Ниобе» уже третий год находился в ремонте в Данциге и наверняка там бы и сгнил, не начнись Первая мировая война. Командира на крейсере не было, а более-менее флотский порядок поддерживали на нем тридцать матросов, два унтер-офицера и один младший лейтенант. А затем к ним добавили и произведенного в обер-лейтенанты Феликса.

Тоска была зеленая. Люкнера снова так тянуло в море, что он подумывал о дезертирстве и бегстве куда-нибудь в Австралию или Южную Африку, где можно было наняться на парусную шхуну и в очередной раз пройти на ней через все океаны. Но, поскольку военно-морские инструкторы, лепившие из морского бродяги Феликса Люкнера офицера Императорского флота, выбили у него из головы много дури, Феликс под тяжестью своих офицерских погон был не в состоянии осуществить задуманное, а тоску глушил в ресторанах Данцига, просаживая там офицерское жалование. Он молил Небеса о помощи, и его молитва была услышана.

Однажды он стоял в гордом одиночестве на юте «Ниобе» у законсервированного кормового орудия, когда увидел, что мимо крейсера проплывает катер бургомистра Данцига доктора фон Швабе. Неожиданно откуда-то появившийся портовый буксир, идущий с рейда, врезался в катер градоначальника и разбил его в щепы. Все, включая доктора фон Швабе, оказались в ледяной воде, ибо стояла осень 1912 года. Буксир, получивший при столкновении крен, быстро направился к берегу и приткнулся на мели.

Шлюпок на «Ниобе» не было, ибо их при нахождении в резерве не полагалось. Не раздумывая, Феликс бросился за борт, успев скинуть только тужурку и сапоги, вытащил старика Швабе и доставил его на «Ниобе». История спасения флотским офицером данцигского градоначальника обошла почти все газеты Германии. Люкнер стал знаменитостью и был затребован в Берлин, где получил высочайшую аудиенцию.

Такому утонченному аристократу, каким был кайзер Вильгельм II, сразу бросилось в глаза некоторое несоответствие между титулом и манерами графа фон Люкнера.

— Граф, — спросил кайзер, награждая Феликса серебряной медалью «За храбрость», — почему я ничего не слышал о вас раньше? В каком году Вы окончили Академию? Не потомок ли вы графа Люкнера, который был адъютантом у Зейдлица?

Феликс честно рассказал кайзеру историю своей жизни.

Вильгельм II, который до самой смерти оставался романтиком моря, был потрясен. Особое впечатление произвела на него история, приключившаяся с Феликсом на борту канонерской лодки «Пантера», когда та находилась на Ямайке, а Феликс подвергся оскорблениям со стороны вахтенного офицера.

— Если вы его вызовете сегодня на дуэль, граф, — воскликнул кайзер, — то я буду вашим секундантом! Боже, как это все романтично!

Кайзер на мгновение задумался и продолжал:

— Граф Люкнер! Я не могу поступить иначе! Я назначаю вас командиром «Пантеры» и произвожу в капитан-лейтенанты! Вы снова вступите на борт этого корабля, но уже как его командир. Боже, как это все романтично! Соответствующий приказ вы получите недели через две.

Канонерская лодка «Пантера» была в те годы едва ли не самым известным из кораблей кайзеровского флота. Совсем недавно, в июле 1911 года, появление канонерки у марокканского порта Агадир, названного газетами всего мира «Прыжком пантеры», чуть не привело к началу мировой войны, а закончилось резким похолоданием отношений между Германией и Англией.

«Пантера» оперировала у берегов западной Африки. Когда капитан-лейтенант Люкнер прибыл на канонерку, на ней еще служили те, кто подкармливал казенным хлебом бедствующего Феликса тогда на Ямайке.

Узнали ли они в своем новом командире того опустившегося бродягу, которого они фактически спасли от гибели, неизвестно. Узнал ли их Феликс, тоже неизвестно. Командир ни коим образом не должен подрывать свой авторитет в глазах подчиненных...

Весной 1914 года «Пантера», пробывшая в заграничном плавании три года, вернулась в Германию для ремонта. В июле ремонт был закончен, и Люкнер привел канонерку в Данциг, откуда, пройдя послеремонтные испытания, «Пантера» должна была снова уйти в африканские воды.

Семнадцатого июля Люкнер получил короткую радиограмму: «Поход отменяется». Все уже понимали, в чем тут дело. Надвигалась война.

Второго августа началась мобилизация флота, проходившая на волне патриотического подъема. Но Люкнер на борту «Пантеры» пребывал в подавленном настроении. Он жаждал активной деятельности, что было совершенно невозможно на старой тихоходной канонерке с ее двумя пушченками.

В начале войны «Пантера» получила приказ охранять минное заграждение, выставленное у Лангеланда. Затем лодку перебросили нести сторожевую службу у острова Арое в Малом Бельте, что означало круглосуточно кружиться вокруг острова. Буйная душа Феликса Люкнера рвалась в бой, и более командовать «Пантерой» он был уже не в силах.

В старые времена, когда какая-либо деятельность ему надоедала, он не колеблясь ни секунды, просто убегал, полагаясь, в основном, — на милость Провидения. Сейчас, когда он командовал боевым кораблем в военное время, это было, конечно, невозможно. Единственное, что можно было предпринять — это списаться с «Пантеры» по болезни. В сговоре с корабельным доктором Феликс симулировал приступ аппендицита и был отправлен в Киль на операцию. Отгуляв затем послеоперационный отпуск, Феликс получил назначение на новейший линкор «Кронпринц», служа на котором он принял участие в Ютландском бою, командуя одной из башен артиллерии главного калибра. Вскоре после этого знаменитого боя Феликса назначили артиллерийским офицером на вспомогательный крейсер «Меве». Крейсер стоял в Гамбурге, готовясь к походу.

Как-то вечером, когда Люкнер находился в гостях у своего приятеля, распивая с ним бутылку шведского пунша и рассказывая ему о своей мечте выйти в океан в качестве капитана парусной шхуны, прибывший с «Меве» рассыльный вручил ему предписание. Капитан-лейтенант граф фон Люкнер вызывался в Главный морской штаб в Берлине.

Волнуясь и недоумевая, что это все должно означать, Феликс немедленно выехал в Берлин. Когда Люкнер вошел в кабинет начальника Главного морского штаба, сердце его колотилось, как никогда в жизни.

— Что бы вы сказали, граф, — спросил адмирал, — если бы мы назначили вас командиром парусного вспомогательного крейсера, на котором вы, прорвав английскую блокаду, должны были прорваться в океан и начать войну с судоходством противника? Мы остановили свой выбор именно на вас, поскольку вы сегодня один из немногих офицеров флота, имеющих большой опыт плавания под парусами...

Не отличавшийся хорошими манерами Люкнер чуть не бросился обнимать адмирала. Стать командиром парусного судна, которое, к тому же, получало статус отдельного боевого корабля, было пределом его мечтаний. О чем он честно и заявил.

— В таком случае, — подвел итог адмирал, — вы назначаетесь командиром парусника «Пасс оф Балмаха».

Не чуя ног от радости, Феликс поспешил в Геестмюнде, где находился парусник, который под руководством лейтенанта Клинга перестраивался во вспомогательный крейсер. Идею использовать шхуну в качестве вспомогательного крейсера подал именно Клинг, который послал несколько рапортов в Адмиралтейство, доказывая преимущество парусных судов при ведении крейсерской войны, поскольку они не зависят от угля. Адмиралтейство согласилось в конце концов с доводами Клинга, после чего для выполнения плана была выбрана шхуна «Пассоф Балмаха». Ранее шхуна плавала под американским флагом, возя шерсть из Архангельска. В один из таких рейсов шхуна была перехвачена английским крейсером, который высадил на нее призовую команду и приказал следовать в Киркваль для осмотра. Но по пути «Пасс оф Балмаха» была снова перехвачена — на этот раз немецкой подводной лодкой «И-36». Английская призовая команда в страхе попряталась в трюм, где американский капитан шхуны их запер, выбросив оружие англичан за борт. Но лодка также высадила на шхуну призовую команду и привела ее в Кугсгафец, до которого английская призовая команда, сидящая в трюме, как говорится, пропутешествовала инкогнито. Только через четверо суток голодные, бледные и измученные англичане вылезли наверх к величайшему изумлению немецких моряков, находившихся на шхуне. Таким образом, еще не включенная в состав немецкого флота шхуна уже захватила в плен несколько англичан и, видимо, поэтому была выбрана Главным штабом в качестве рейдера.

Американский капитан, рассчитывавший, что следующая под нейтральным флагом шхуна будет отпущена, был очень разочарован, но обрадовался, что остался живым.

В Геестмюнде, где, как в любом другом немецком порту, было полно английских шпионов, прежде всего нужно было скрыть от портовых рабочих, что шхуна перестраивается во вспомогательный крейсер. Люкнер и Клинг уверили всех, что «Пасс оф Балмаха» перестраивается в учебное судно для юнг флота. В помещениях, где предполагалось в будущем содержать пленных, были повешены таблички: «Помещение для шестидесяти юнг». При постановке на шхуну вспомогательного дизельного двигателя, в отсеке, где он был установлен, повесили табличку: «Класс для изучения моторного дела».

Сам Люкнер переоделся в гражданское платье, выдавая себя за инженера фон Экмана из морского министерства. Он приезжал в порт только время от времени, контролируя ход работ на учебном судне, получившем фальшивое название «Вальтер». На шхуне была установлена цистерна для солярки вместимостью 480 тонн и для пресной воды вместимостью 360 тонн. Запас продовольствия предполагалось взять на два года. Вся средняя палуба предназначалась для пленных, которых на шхуне могло разместиться до четырехсот человек. Для пленных капитанов и офицеров были оборудованы каюты на два-три человека каждая, с умывальниками и прочими удобствами. Для пленных капитанов была оборудована и отдельная кают-компания. Для пленных на шхуну были доставлены английские и французские книги, граммофон, шахматы и карты.

В то же время для шхуны нужно было подготовить фальшивые документы. Это была весьма трудная задача, поскольку нужно было разыскать парусник, похожий на захваченную американскую шхуну. Лучше всего, если бы тот парусник предназначался для перевозки леса. Лес можно всегда погрузить на палубу, принайтовать к ней цепями, и его не убрать с палубы при осмотре шхуны призовой командой противника. Таким образом можно перекрыть доступ к люкам, ведущим в трюмы, где спрятаны орудия и прочий груз, который необходимо скрыть от досмотра. После долгих поисков удалось обнаружить такой парусник. Им оказалась норвежская шхуна «Малетта», стоявшая в тот момент в Копенгагене и собиравшаяся к походу в Мельбурн. Поэтому все фальшивые бумаги были выписаны на «Малетту», а подчиненные Люкнера приложили все усилия, чтобы их шхуна внешне напоминала «Малетту».

Барометры, манометры и термометры были выписаны из Норвегии. Норвежскими открытками и фотографиями норвежских красоток украсили переборки кают и кубриков.

Когда пришло сообщение, что на «Малетту» во время ее стоянки в Копенгагене установили электрошпиль для подъема якоря, Люкнер приказал установить такой же на своем паруснике, сделав соответствующую запись в вахтенном журнале: «Кнудсен и К°, Копенгаген».

Одной из наиболее трудных задач, вставших перед Люкнером, было формирование экипажа. Фактически ему нужно было иметь на шхуне два экипажа. Один боевой, численность которого Главный морской штаб определил в шестьдесят четыре человека, второй — маскировочный, состоящий из двадцати трех человек, свободно изъяснявшихся по-норвежски. Причем, и те, и другие должны были иметь опыт плавания на парусных судах. Найти таких в 1916 году было уже довольно сложно. Людей подбирали индивидуально. Люкнер подолгу беседовал с каждым из них, подробно расспрашивая, где и на чем тот плавал. При этом, в разговорах нужно было соблюдать осторожность, чтобы ни у кого не возникло уверенности, что экипаж вербуется для5 парусника. Любая утечка информации могла погубить будущий вспомогательный крейсер сразу после выхода в море. Поэтому Люкнер беседовал с моряками, имевшими опыт океанских плаваний под парусами, без видимого интереса, оживляясь только в беседах с теми, кто подобного опыта не имел. С последними он беседовал нарочито дольше и ставил против фамилии каждого крестик. Попутно выявлялись и те моряки, которые знали норвежский и шведский языки.

Все отобранные кандидаты в будущий экипаж были немедленно отправлены в отпуск домой, чтобы лишить их возможности делиться со своими друзьями догадками и сомнениями.

Двадцать три человека «маскировочной» команды были одеты в форму норвежского производства. Были приобретены норвежские книги, разделены норвежские деньги. Пришлось позаботиться также о том, чтобы на всех штурманских приборах и картах, на разных бланках и даже на карандашах была марка норвежского производства. Люкнер внимательно следил, чтобы на судне не было ничего немецкого.

В офицерской кают-компании повесили портреты короля и королевы Норвегии и даже — их покойного тестя английского короля Эдуарда VII, который хитро улыбался с переборки. На диванах лежали норвежские подушки с вышитым национальным гербом. Подушки были ручной работы — продукт народных промыслов. Люкнер позаботился даже о том, чтобы на судне были письма на норвежском языке, адресованные ему и другим членам команды, деловые и семейные.

Приходилось считаться и с тем, что парусник вызовет такое подозрение англичан, что те высадят на него призовую команду, чтобы не только проверить документы и обыскать судно, но и тщательно проверить весь экипаж. Проверяющий офицер мог потребовать у капитана шхуны документы какого-нибудь конкретного матроса, начав расспрашивать того о месте, где он родился и вырос, как фамилия бургомистра этого города или деревни, на каком судне этот матрос плавал три года назад, куда именно и т.п. Пришлось сделать уйму фотографий матросов, поставив на них штампы норвежских ателье, придумать каждому собственную легенду, родителей, жен, детей и невест.

С фальшивыми письмами тоже было не так уж просто. Почтовые марки на них должны быть погашены штемпелями Гонконга, Гонолулу, Сингапура, Иокогамы, словом, всего света, где адресат бывал в свое время, откуда писал и где получал письма.

В норвежскую судовую роль все моряки были включены как члены экипажа «Малетты». Там же было указано, на каких судах они плавали раньше. Для старых моряков, проплававших пятнадцать-двадцать лет, приходилось придумывать новую жизнь.

Все было в итоге сделано, и оставалось только придумать новое название для парусника, который должен был выступать в небывалой для себя роли вспомогательного Крейсера. Сначала Люкнер хотел назвать судно «Альбатросом», в память того альбатроса, что спас ему некогда жизнь. Но это название уже носил минный заградитель, погибший в

бою у берегов Швеции. В итоге, Люкнер решил назвать свое судно «Зееадлер» («Орлан»). Команду вызвали из отпусков, провели ходовые испытания на реке Везер и на том закончили подготовку.

V

В темную ноябрьскую ночь «Зееадлер» вышел из устья Везера и стал на якорь в немецком море.

Между тем, в укромном месте Вильгельмсгафена Люкнер собрал своих моряков. Было совершенно темно. Подсвечивая себе фонарем «Летучая мышь», граф Люкнер проверил своих людей. Все были в сборе. Посадив всех в паровой катер, Люкнер повез их на шхуну.

Никто из матросов не знал, куда и зачем он направляется. Многие подозревали, что катер идет в Гельголанд, но тот вскоре остался позади, а впереди пенилось валами открытое море. Наконец, в темноте стал вырисовываться силуэт «Зееадлера», и катер направился к нему. Молчаливые, притихшие, матросы поднялись на борт парусника.

Капитан-лейтенант Феликс Люкнер имел все основания быть довольным проделанной за столь короткий срок работой. Кроме парусов, «Зееадлер» имел вспомогательный дизельный двигатель. Жилые помещения для экипажа были просто великолепны, поскольку не исключалось, что морякам придется жить на борту в течение нескольких лет. Вместо подвесных гамаков у всех имелись койки, а для унтер-офицеров была оборудована кают-компания. «Норвежская» команда была размещена в носовой части судна под полубаком, в кубриках. Помимо всего прочего, каждому из них был выдан штатский костюм для выхода на берег в иностранных портах.

Чтобы попасть в ту часть нижней палубы, где размещалась немецкая команда, нужно было сначала пройти через потайную дверь в шкафу, а затем — через замаскированные люки. Эти люки были прорезаны в палубе под ларями со штормовым обмундированием, швабрами, голиками и т.п. Лари были большими, и, в случае необходимости, в них могли укрыться шесть-семь человек, способные немедленно выскочить на верхнюю палубу.

Все военное снаряжение и две старые пушки были спрятаны в трюмах. Предоставив матросам минимальное время осмотреться на судне, Люкнер дал команду: «Все наверх! С якоря сниматься!»

Выйдя в море, Люкнер привел «Зееадлер» к острову Зюльт, в бухте которого он простоял восемь дней, выполнив все последние работы и объяснив, наконец, своим матросам цели и задачи предстоящего рейда.

На верхнюю палубу был погружен лес, расположенный таким образом, чтобы предельно затруднить доступ во внутренние помещения судна.

В мачтах, над палубой, были сделаны потайные двери, за которыми в выдолбленных пустотах лежали винтовки, маузеры, ручные гранаты, а также элементы военно-морской униформы — фуражки и бушлаты. Двери отворялись внутрь с помощью секретной пружины, и снаружи совершенно не были заметны.

Проверив у «норвежцев» знания их новых имен, мест рождения и родственников, Люкнер раздал всем «письма от родных», и мог считать подготовку законченной. Ему оставалось дождаться только благоприятного ветра, чтобы двинуться дальше.

В этот момент Люкнеру принесли радиограмму, где ему предписывалось дождаться возвращения коммерческой подводной лодки «Дойчлянд», которую англичане пытались перехватить на обратном пути из США, а потому усилили блокаду германских портов с моря.

Началось томительное ожидание на якоре. Пролетели дни, а затем — недели. За это время «Малетта», сходства с которой столь тщательно добивался Люкнер, ушла из Копенгагена. Весь план рушился. Люкнер рассчитывал выйти в море на день раньше

«Малетты», чтобы перехватившие его английские сторожевики могли, запросив Копенгаген, убедиться, что «Малетта» действительно находится в море.

Радио дьявольски усложняло действия корсаров! Пришлось снова копаться в Ллойдовском регистре, ища новую шхуну, похожую на «Зееадлер». Такую шхуну нашли — ей оказалась другая норвежская коммерческая шхуна «Кармоэ». Теперь нужно было переделывать судовые документы, то есть, менять имя судовладельца, место и время постройки шхуны, ее параметры и характеристики, разряд по страхованию и многое другое. Причем, никакие подчистки и исправления не допускались. Кроме того, не было точно известно, где эта самая «Кармоэ» сейчас находится. Покопавшись в газетах, взятых на «Зееадлер» для бутафории, Люкнер, к своему ужасу, обнаружил, что шхуна «Кармоэ» отведена англичанами в Кирквалль для осмотра. Люкнер почувствовал, что впадает в отчаяние. Новых документов уже достать было невозможно, поскольку «Зееадлер» не имел связи с берегом. В итоге, Люкнер плюнул и назвал шхуну «Ирмой». Так звали его любимую женщину. «Регистр любви, — решил командир „Зееадлера", — надежнее Ллойдовского». Он стер название «Кармоэ» и написал «Ирма», оставив все остальные данные без изменений. Но двойная подчистка названия откровенно бросалась в глаза — все буквы расплылись. Изобретательный Люкнер с помощью судового плотника имитировал в каюте такие повреждения, нанесенные штормом, что ни у кого не вызвало бы сомнений, что, разбив иллюминаторы, волны захлестнули помещение, вымочив до нитки все, включая и судовые документы. Англичанам можно было ничего не объяснять — разбитые иллюминаторы и вода в каюте говорили сами за себя.

Ожидание разрешения на выход продолжалось мучительно долго, и только девятнадцатого декабря 1916 года к борту «Зееадлера» подошел миноносец, с которого Люкнеру передали запечатанный пакет. В пакете был приказ: «Выходите в море по собственному усмотрению».

Оставалось дожидаться юго-западного ветра.

Двадцатого декабря на шхуне был снова проверен весь такелаж, паруса и рангоут. Двадцать первого декабря задул легкий юго-западный ветер. Еще раз все осмотрели, прогрели двигатель, опробовали руль, и Люкнер приказал сниматься с якоря. «Зееадлер» под двигателем прошел узкий пролив между островом и материком и, выйдя в открытое море, поднял паруса.

Погода, была пасмурная и зябкая, в море стояла легкая зыбь. Подняв все 2600 кв. метров парусов, «Зееадлер» полным ходом прошел вдоль немецкого берега, миновав передовые посты сторожевого охранения германского флота. К десяти часам вечера шхуна находилась уже на траверзе Хорн Рифа — плавучего маяка в сорока милях к западу от датского побережья. Затем Люкнер повел парусник вдоль побережья Дании, чтобы к восьми утра подойти к выходу из Скагеррака, создав у противника впечатление, что он действительно вышел из нейтрального порта.

Неожиданно ветер круто повернул к северу, не давая «Зееадлеру» возможности следовать по курсу. Вперед идти было нельзя, возвращаться Люкнер не желал, с правого борта был берег, с левого — минные поля.

Лучшая мудрость — это принятие самого опасного решения. И Люкнер принял решение следовать через минные заграждения, скомандовав: «Лево на борт!»

Вся команда была вызвана наверх с приказанием одеть спасательные пояса. Но удача — старая подружка Феликса Люкнера — не изменила ему и на этот раз. «Зееадлер» благополучно прошел между двумя рядами мин и вышел в открытое море.

Ветер стал крепчать. Инструкция требовала держаться ближе к норвежскому берегу, но Люкнер повел «Зееадлер» прямо к берегам Англии.

Говорят, что двадцать третьего декабря 1916 года у берегов Германии разыгралась буря, которой не было аналога в истории. Буря быстро переросла в ураган и продолжала набирать ярость.

Приказав зарифовать все паруса, Люкнер понял, что судьба дает ему шанс по-настоящему испытать свой парусник жесточайшим штормом, который, кроме того, способствовал прорыву через все линии английской блокады. Подняв штормовые паруса, «Зееадлер» понесся вперед. При этом, судно имело такой сильный крен, что весь подветренный борт оказался в воде. Передвигаться по палубе можно было, только держась обеими руками за штормовые леера. Все гнулось и скрипело, а мачты, казалось, были готовы в любую минуту рухнуть на палубу. Весь корабль сотрясался от ударов волн. С точки зрения Люкнера, риск, вызванный штормом, был вполне оправдан. Этот шторм вообще можно было считать Даром Небес, поскольку он представлял прекрасную возможность прорваться через все линии британских дозоров. С точки зрения Люкнера, даже потеря под ураганным ветром всех парусов и такелажа была бы менее страшной, чем проверка противником подчищенных документов шхуны.

Подгоняемый штормом «Зееадлер» несся со скоростью пятнадцати узлов. В снастях завывал ураганный ветер. У верхних парусов лопались шкоты, парусина отрывалась от шкаторин и прежде чем удавалось закрепить парус, его разрывало в клочья и уносило ветром высоко в небо. В 23:00 была пройдена первая линия английской блокады. С мостика «Зееадлера» Люкнер и вахтенные вглядывались биноклями в темноту, стараясь вовремя обнаружить сторожевые корабли противника. Но ни одного корабля не было видно. Видимо, получив штормовое предупреждение, англичане предпочли укрыть свои корабли в безопасных бухтах, рассчитывая, что и немцы поступят аналогичным образом...

Стоя на мостике своего рейдера, Люкнер получал истинное удовольствие от буйства стихии. Идя под двигателем и парусами, «Зееадлер», как дьявол, летел над волнами. Шторм становился сильнее, фордуны, ванты и брасы стонали и дрожали, как натянутые струны, готовые в любую минуту лопнуть...

Как и положено нейтральному судну, «Зееадлер» шел с отличительными огнями. Волны с ревом набегали с кормы, заливая всю палубу, водопадами срываясь через подветренный борт в море. Оба рулевых были привязаны к штурвалу.

Одержимый той неведомой силой, что в подростковом возрасте вырвала его из отцовского графского поместья, далекого от любого моря, и бросила на палубу отживающих свой век парусных шхун, протащив через невероятные приключения, граф Феликс Люкнер находил эту картину дивной и восхитительной!

Каждые четыре часа «Зееадлер» проходил градус широты. С хронометром в руках Люкнер вычислял: одна линия блокады пройдена, теперь они уже миновали следующую, а к полуночи должны подойти к главной сторожевой завесе между Шетландскими островами и Бергеном.

Англичане не появлялись.

«Интересная блокада, — подумал Люкнер, — которая не поддерживается ничем, кроме деклараций».

Люкнер решил выгадать несколько миль и пройти прямиком между Шетландскими и Оркнейскими островами, но только собрался лечь на избранный курс, как ветер зашел на восемь румбов к западу-северо-западу, и «Зееадлер» стало относить к северу — в сторону Исландии.

Сделать ничего было невозможно. Оставалось только, подчинившись ветру, уходить все дальше на север. Люкнер решил, что лучше застрять во льдах, чем возвращаться к Шетландским островам, к линии английских дозоров, или самим оказаться вблизи Кирквала, куда англичане приводили все коммерческие суда, задержанные для осмотра

Выйдя из зоны Гольфстрима, «Зееадлер» попал в жестокий мороз. День в этих широтах продолжался всего полчаса. В одиннадцать часов солнце показывалось из-за горизонта, а в половине двенадцатого — уже исчезало. Судно обледенело. Вся носовая часть шхуны покрылась льдом, а обледенелые снасти не проходили через блоки. Нижние паруса затвердели, как дерево. Секретные люки примерзли, и большая часть команды оказалась отрезанной от своих кубриков. Носовая часть шхуны превратилась в глыбу льда, и жившие под полубаком также не могли попасть в свои кубрики.

Четверо суток все жили на верхней палубе, которая обледенела так, что удержаться на ногах стало совершенно невозможно. Пальцы не разгибались, губы буквально окостенели от холода. Никто, естественно, не спал. Силы поддерживали старым пиратским способом — грогом. Каждый время от времени заходил на камбуз и получал стакан этой живительной влаги, выпивал его залпом и немедленно оживал, благодаря безвестного мореплавателя, который придумал этот напиток, способный воскресить даже мертвеца. Недаром моряки всех стран называли грог «ледоколом».

Корабль был предоставлен сам себе, поскольку ни одна снасть не работала. «Зееадлер» дрейфовал, а его команда превратилась в толпу беспомощных пассажиров, зависящих полностью от воли стихии. Люкнер надеялся, что ветер вскоре перейдет к северу. Так, к счастью, и произошло. Рейдер повернул на юг. Команда с помощью ломов и топоров постепенно освободилась ото льда, и парусник снова стал управляемым.

Поставив все паруса, Люкнер направил «Зееадлер» в проход между Фарерскими островами.

В Рождественский день 1916 года на «Зееадлере» царило радостное возбуждение. Казалось, все главные трудности преодолены: блокада прорвана, лед и жестокие морозы остались позади, а впереди лежат бескрайние просторы Атлантики, открытые для боевой деятельности против судоходства противника.

Такое радужное настроение было прервано криком сигнальщика с «вороньего гнезда» на мачте: «Неизвестный корабль за кормой!»

Было 09:30 двадцать пятого декабря 1916 года.

В этих местах «неизвестным кораблем» мог быть только английский патрульный крейсер!

Люкнер выскочил наверх и быстро убедился, что к «Зееадлеру» приближается большой вспомогательный крейсер противника.

Проклиная изменившую ему фортуну, Люкнер приказал экипажу действовать по давно отработанному плану маскировки. Это означало: все, не говорящие по-норвежски, в форме немецких военных моряков, с оружием в руках, должны спрятаться под палубой.

В носовом и кормовом погребах боезапаса, а также в дизельном отсеке были заложены подрывные заряды. Собрав команду, Люкнер обратился к ним с краткой речью:

— Мы, — заявил командир «Зееадлера», — прошли через минные заграждения, выдержали жесточайший шторм и избежали гибели во льдах. Теперь нам предстоит еще одно испытание. Всем сохранять спокойствие и не нервничать! Первая вахта — в койки, вторая вахта — наверх! Чем меньше будет людей на верхней палубе, тем лучше. По верхней палубе никому без дела не шататься! Самообладание и чисто норвежское хладнокровие!

На подходящем крейсере затрепетал сигнал по международному своду. Люкнер приказал помедлить с ответом. На норвежской шхуне могло и не быть ни хороших сигнальщиков, ни мощных биноклей.

В своей каюте Люкнер стал готовиться к приему англичан, облив снова все водой, развесив для просушки подштанники и разложив мокрые судовые документы.

Одного матроса хрупкого телосложения переодели женщиной, у которой было условное имя «Жанетта». Англичане вообще очень галантны и так воспитаны, что не представляют, чтобы женщина находилась на военном корабле. И, если капитан берет с собой на борт жену, то он, конечно, уверен, что его судну не грозят никакие неприятности, а тем более — опасность. У норвежских шкиперов вообще было принято брать с собой в плавание жен в соответствии с древней традицией викингов.

Восемнадцатилетнего матроса с миловидным личиком для этой цели специально отобрали в экипаж «Зееадлера». Для него был заготовлен целый гардероб женских платьев и светлый парик.

«Жанетту» быстро «оснастили», подмазали ее румянами и положили на кушетку, покрыв ноги пледом. Рядом расположили одну из двух собачек, что имелись на борту. Люкнер осмотрел свою «жену» и нашел, что она выглядит прекрасно. Но поскольку юный матрос, при всей своей миловидности, говорил все-таки мужским голосом, то «жена» Люкнера вынуждена была страдать от «флюса». Матросу за щеку положили кусок ваты, а голову обмотали шалью. В таком состоянии говорить трудно, да и выражение лица у бедного паренька получилось действительно страдальческим. «Жанетту» «вооружали» уже на раз. «Ее» фотография висела на переборке каюты Люкнера и была украшена надписью на норвежском языке: «Много поклонов — Твоя Дагмара. 1914 г.» Надежда была на то, что, взглянув на портрет, английский офицер избавит «Жанетту» от всяких нескромных вопросов.

Грохот разорвавшегося вблизи снаряда заставил Люкнера прервать подготовку своей каюты к осмотру и срочно выскочить наверх. Английский крейсер, устав ждать ответа на свой сигнал, выпалил «Зееадлеру» под нос предупредительный снаряд.

Теперь сигнал крейсера был ясно виден, и не понять его было невозможно.

«Зееадлер» медленно повернул навстречу крейсеру, на носу которого уже невооруженным глазом читалось название «Эвиндж». Все его орудия были направлены на шхуну. Стоявшие на мостике английские офицеры рассматривали парусник в бинокли. Голосом через микрофон приказали: «Приготовьтесь к досмотру!»

Люкнер начал опасаться, не получили ли англичане развединформацию о «Зееадлере»? Почему они держат невинную шхуну под прицелом всех орудий? Он спустился в каюту и, чтобы унять волнение, залпом выпил стакан коньяка. Зажевав его табаком, Люкнер, несколько успокоившись, снова вышел наверх. Все старые капитаны славились пристрастием к жевательному табаку, следы которого постоянно украшали их бороды. Выйдя на палубу, Люкнер и всем своим матросам приказал глотнуть коньяка, не волноваться, а смело смотреть на англичан из-под норвежской маски немецкими глазами.

— Я же, — закончил Люкнер, — разыграю роль старого матерого капитана.

В кают-компании на стол была поставлена бутылка виски и граммофон, наигрывавший популярную английскую мелодию. С помощью виски и граммофона Люкнер надеялся ослабить зоркость зрения англичан. В том, что они сразу отправятся в кают-компанию, Люкнер не сомневался.

От крейсера отвалила шлюпка, в которой находились два офицера и пятнадцать матросов, вооруженных винтовками. Когда шлюпка подошла к борту «Зееадлера», Люкнер разразился длинной руганью на норвежском языке, призывая своих матросов быстрее пошевеливаться с подачей концов на шлюпку. Важно было, чтобы англичане, еще находясь в шлюпке, услышали норвежский язык.

Офицер, поднявшийся на палубу, спросил по-английски:

— Кто капитан?

— Я и есть капитан, Ваше благородие, — ответил Люкнер, сразу давая понять, что он ни коим образом не считает себя равным английскому офицеру, а поэтому и не употребляет

обычного выражения «господин офицер». В глазах простого человека офицер — это всегда «Ваше благородие».

— Счастливого Рождества, капитан! — приветствовал Люкнера англичанин.

— Эх, Ваше благородие, — вздохнул Люкнер. — Если вы спуститесь ко мне в каюту, то увидите, на сколько счастливым для нас было Рождество!

— Попали в шторм? — участливо осведомился английский офицер.

— Хлебнули горюшка, — подтвердил Люкнер.

— Бедняга, — посочувствовал англичанин. — А мы укрылись за островами.

«Это мы знаем, — позлорадствовал мысленно Люкнер. — То-то ни одного из вас не было в море».

Второй офицер удостоил Люкнера рукопожатия, и они втроем спустились в каюту капитана. Еще из-за дверей англичане услышали свою любимую песенку «Долгий путь до Типперери», улыбнулись и даже начали подпевать. Атмосфера наполнялась взаимной симпатией.

В каюте англичанам приходилось постоянно нагибаться из-за развешенного повсюду белья, но, тем не менее, они быстро заметили «Жанетту».

— Ваша жена, капитан? — поинтересовался английский офицер — командир призовой партии.

— Моя жена, ваше благородие, — подтвердил Люкнер.

— Простите за беспокойство, — обратился к «Жанетте» офицер. — Но мы только исполняем наш долг.

«Жанетта» гнусаво пропела заученное «Ол раит», а офицер в это время заметил разбитые иллюминаторы в каюте.

— Да, досталось вам! — проговорил он, с сочувствием глядя на Люкнера.

— Ладно, — смущенно махнул рукой Люкнер. — Не беспокойтесь об этом, Ваше благородие. Мой плотник все исправит. Плохо, только, что все мои бумаги подмокли.

— Это понятно, — согласился офицер. — Если по каюте гуляла волна, как же они могли остаться сухими?

— Вы человек с понятием, Ваше благородие, — поклонился Люкнер. — А появится кто-то другой — и придерется ко мне. Скажет, что бумаги должны служить столь же долго, как и само судно.

— Я вам выпишу удостоверение, — пообещал англичанин. — Вы должны радоваться, шкипер, что вашу шхуну вообще не разбило в щепы.

— Бога буду молить за вас, Ваше благородие, — снова поклонился Люкнер. — Если вы мне выпишите подобное удостоверение.

Английский офицер вынул из кармана записную книжку, в которой у него были перечислены все судовые бумаги, подлежащие проверке. Чувствовалось, что он уже осмотрел немало судов, отмечая все подозрительное в книжке. Он открыл чистую страницу и записал там название шхуны — «Ирма».

Второй офицер в это время любовался портретом короля Эдуарда VII и почтительным взглядом сравнивал фотографию жены капитана с лежащим на кушетке оригиналом. На верхней палубе слышался смех английских матросов, которых угощали виски. Граммофон без остановки играл «Долгий путь до Типперери». А тем временем Люкнер предъявлял командиру призовой команды одну бумагу за другой. Едва удостаивая из взглядом, англичанин кивал головой, повторяя: «Хорошо, хорошо, капитан». А Люкнер кланялся и говорил: «Вот, пожалуйста, Ваше благородие, еще вот эта».

Английский офицер не предполагал, что сидит в буквальном смысле слова на штыках — под палубой в полной боевой готовности ждала сигнала команда, не говорившая по-норвежски.

Рядом с Люкнером стоял его адъютант младший лейтенант Пирс, игравший роль первого штурмана шхуны. Его гигантская фигура и белобрысая голова вполне соответствовали общему представлению о скандинавских моряках.

— Где ваши документы на груз? — осведомился англичанин.

Штурман, не спеша, вышел и принес необходимые документы. Грузовые документы, можно сказать, были единственными, где не было никаких чисток. Груз был подробно обозначен, а к нему было приложено удостоверение, что он предназначен для получателя в Австралии. Внизу стояла подпись: «Джек Джонсон, британский вице-консул».

— Капитан, — поднялся со стула англичанин. — Все ваши бумаги в идеальном порядке.

Люкнер начал было рассыпаться в благодарностях, но тут его страшно замутило от чрезмерного употребления жевательного табака. Преодолевая приступ тошноты, Люкнер боялся, что это заметят англичане. Разве бывалый норвежский шкипер может страдать морской болезнью? Между тем, английский офицер потребовал вахтенный журнал.

«Штурман» принес его, и англичанин, просмотрев журнал, был сильно удивлен, что шхуна в течение трех недель стояла на месте.

Нужно было что-то говорить, но позывы к рвоте у Люкнера были такими, что он боялся открыть рот.

— И все-таки, — продолжал допытываться английский офицер. — Почему вы три недели имели простой?

«Теперь все кончено», — в ужасе подумал Люкнер, последними усилиями сдерживая жевательными табак, рвущийся наружу из его желудка. Выручил «штурман» Пирс.

— Нас предупреждал судовладелец воздержаться от выхода в море, — сообщил Пирс офицеру. — По его словам, в море находились немецкие вспомогательные крейсера.

— Немецкие вспомогательные крейсера? — оживился англичанин. — Вы что-то о них знаете?

— Конечно, — ответил Люкнер, которому немного полегчало, — в море находятся «Меве», «Зееадлер» и, по меньшей мере, пятнадцать подводных лодок. Так нас уверял судовладелец.

Второй английский офицер неожиданно посмотрел на часы и сказал своему коллеге:

— Все это хорошо, но у нас уже нет времени. Нужно спешить.

Командир призовой команды, просматривавший документы, захлопнул книгу и сказал Люкнеру:

— Хорошо, капитан. Все ваши бумаги в порядке, но вам придется подождать час или полтора. Дождитесь, когда вам поднимут сигнал, что вы можете следовать дальше.

Все поднялись на верхнюю палубу, и англичане стали спускаться в шлюпку. Воспользовавшись моментом, Люкнер «вытравил» жевательный табак за борт и как бы вновь родился. Ему, правда, не понравилось указание ждать «час или полтора». Матросы же, узнав об этой установке, совсем пали духом и пришли к мнению, что все кончено, их разоблачили. Некоторые высказали это мнение настолько громко, что их услышали находившиеся под палубой моряки, не говорившие по-норвежски. Они напряженно прислушивались ко всему, что происходило наверху. Услышав восклицания «все кончено», они подожгли бикфордовы шнуры подрывных зарядов, рассчитанные на семь минут горения. А на верхней палубе никто и не подозревал, что судно готово взлететь на воздух. Все ходили радостные, что досмотр прошел столь благополучно. На прощание английский офицер пожал руку Люкнеру и повторил:

— Итак, капитан, вы будете ожидать сигнала с крейсера, после чего можете следовать дальше.

Старший помощник Люкнера лейтенант Клинг, который знал примерно три дюжины норвежских слов, удачно их комбинируя, отдал матросам приказ ставить паруса. Но корсаров ждала новая неприятность. Парусник, в отличие от парохода, полностью остановить без отдачи якоря невозможно. Он всегда будет двигаться. Из-за этого шлюпку с англичанами прижало к борту и начало сносить к корме. Выйдя за корму, англичане могли заметить гребной винт, а это обстоятельство могло выдать немцев с головой. В судовых документах не было ни слова о том, что на паруснике установлен дизель мощностью в тысячу лошадиных сил.

Люкнер, не отдавая себе полностью отчета в своих поступках, а подчиняясь какому-то неведомому инстинкту, бросился на корму, схватил попавшийся под руку трос и, размахивая им над головой англичан, закричал: «Примите этот конец, Ваше благородие!»

Целью было заставить моряков противника, над головами которых гулял конец, смотреть вверх, чтобы не получить концом по голове, а не рассматривать корму шхуны, где они могли заметить винт.

Офицер еще раз поблагодарил Люкнера за готовность оказать помощь, и шлюпка, наконец, отошла от борта «Зееадлера» и направилась к крейсеру. Облегченно вздохнув, Люкнер стал спускаться вниз, желая скорее сообщить находившимся под палубой морякам, что опасность миновала. Постучав каблуком сапога в «секретный» люк, Люкнер крикнул:

— Открывайте!

Никто внизу ему не ответил.

— Открывайте! — еще раз прокричал Люкнер, барабаня ногой по люку.

Неожиданно командир «Зееадлера» услышал донесшийся из-под палубы крик:

— Открыть кингстоны и клинкеты!

Не понимая, что случилось, Люкнер на мгновение подумал, что там, внизу, все спятили от перенапряжения и заорал что есть мочи:

— Открывайте! Все в порядке!

Люк медленно приоткрылся и оттуда показалось чье-то смертельно бледное лицо, которое немедленно скрылось. Внизу началась беготня, крики, вопли, что окончательно сбило Люкнера с толку. Оказалось, что все кинулись закрывать кингстоны и тушить бикфордовы шнуры, которым оставалось гореть всего три минуты.

Это происшествие очень расстроило Люкнера, поскольку показало, как неправильно понятые слова, неразбериха и паника могут сорвать самый лучший план. Нашли матроса, который первый воскликнул «Все кончено». Тот оправдывался, что это восклицание у него вырвалось, когда стало известно, что «Зееадлер» должен еще простоять на месте «час-полтора». За это время англичане запросят по радио Кирквалъ, находится ли в море шхуна «Ирма», и выяснят, что никакой «Ирмы» вообще не существует.

На это трудно было что-то возразить. На шхуне имелась радиостанция, антенна которой была замаскирована в такелаже. Люкнер приказал прослушивать эфир, а сам с сигнальным сводом и биноклем поднялся на мостик, стараясь не пропустить сигнал с крейсера. Томительно текли минуты, которые казались часами.

Наконец, на мачте английского крейсера медленно пополз вверх трехфлажный сигнал. От волнения его прочли неправильно — «Т.М.В.», что по сигнальному своду означало «Планета». Полная бессмыслица! Наконец разобрались, что на крейсере поднят сигнал «Т.Х.В.» — «Продолжайте плавание».

Все начали радостно обниматься и жать друг другу руки, поздравляя с успехом.

Крейсер противника прошел мимо шхуны, держа орудия по походному. На его гафеле трепетал сигнал: «Счастливого плавания!»

На «Зееадлере» трижды отсалютовали норвежским флагом и также пожелали крейсеру счастливого плавания.

Как только английский крейсер скрылся из вида, Люкнер приказал выбросить за борт весь груз леса. Матросы, изнуренные предыдущими бессонными ночами и только что закончившейся нервотрепкой с досмотром шхуны, тем не менее, с энтузиазмом принялись за работу. Палуба была очищена, из трюма подняли орудие, установили его на место и произвели пробный выстрел.

Вскоре задул северный ветер, и «Зееадлер», подняв все паруса, полетел на юг, а Люкнер все еще переживал недавний визит на шхуну английской призовой команды. У него существовал план действий на случай, если бы англичане признали «Ирму» подозрительной и повели ее в Киркваль или в какой-нибудь другой английский порт для более тщательного досмотра. Если бы подобное произошло, то Люкнер надеялся отвоевать судно у призовой команды с «минимальным кровопролитием».

Призовая команда наверняка бы обосновалась в кают-компании, оставив на палубе человек шесть-семь для надзора за "«норвежской командой».

Кают-компания же на «Зееадлере» представляла из себя большой деревянный контейнер, не связанный с корпусом судна, который можно было, как кабину лифта, опустить вниз с помощью гидравлической системы. Люкнер, дождавшись ухода английского крейсера, должен был дать условную команду: «Убрать марселя, держаться на курсе!»

В тот же момент матросы «норвежской команды», достав оружие из тайников в мачтах, должны были обезоружить находившихся на верхней палубе матросов противника. Кают-компания же опускалась в трюм, где находившиеся в ней англичане попадали в руки команды, не говорившей по-норвежски. Таков был план, если не учитывать одного обстоятельства — гидравлическая система, которая должна была опустить кают-компанию в трюм, существовала только в голове Люкнера. Так что хорошо, что подобными хитростями не пришлось воспользоваться!

VI

Наклонив вперед гряду белоснежных парусов, «Зееадлер» шел к острову Мадера. Запущенный в помощь парусам дизель постоянно заедало.

Парусник всегда идет с креном на какой-нибудь борт, и это приводит к неравномерному износу поршневых колец. Но Люкнер винил во всем плохое машинное масло, выданное на «Зееадлер». Масло уже не раз было в употреблении, поскольку в Германии уже ощущалась острая нехватка смазочных материалов, как, впрочем, и всех других. Идея послать «Зееадлер» в рейд в качестве вспомогательного крейсера имела поддержку у очень малого числа людей в Главном морском штабе. Большинство же считало это пустой затеей и напрасной тратой драгоценных фондов. Это касалось и вооружения. Предполагалось, что Люкнер будет нападать только на парусники. В итоге, «Зееадлеру» были выделены только две старых 105-миллиметровых пушки, из которых исправной оказалась лишь одна. Поэтому оставалось только надеяться на импровизации и «военную хитрость».

Сигнальщикам, первыми заметившим какое-либо судно, полагалась премия — бутылка шампанского. Вскоре ее пришлось вручать.

Одиннадцатого января 1917 года, когда «Зееадлер» находился примерно на широте Гибралтара, слева по борту был обнаружен пароход. Всех охватил боевой азарт, хотя нападать на пароходы «Зееадлеру» было запрещено. Но нельзя же слепо подчиняться всему, что запрещает начальство!

— Такова несовершенная природа человека, — философствовал Люкнер, — всегда обещать больше, чем можешь выполнить.

На «Зееадлере» подняли сигнал: «Прошу сообщить показания хронометра». Парусники, как правило, не имеют точного времени при продолжительном пребывании в море. «Зееадлер» шел под норвежским флагом. Все находившиеся на верхней палубе были одеты в штатское. Вооруженные матросы в военной форме спрятались за фальшбортом.

Пароход поднял сигнал «Ясно вижу» и стал приближаться к шхуне. Люкнер пытался определить, английский ли это пароход. Названия на носу не было (с началом войны все английские торговые суда стали безымянными), но, судя по всему, пароход был все-таки английским.

— Атакуем? — спросил Люкнер свою команду.

— Атакуем! — хором ответили матросы.

— Приготовиться к бою! — приказал Люкнер.

Раздался треск барабанной дроби, упал полупортик, скрывавший орудие, а на мачте медленно пополз вверх германский военно-морской флаг. Как только стеньговый флаг дошел до места, раздался предупредительный выстрел из орудия. Первый боевой выстрел по противнику!

На пароходе, видимо, не поняли, что случилось, поскольку подняли в ответ английский флаг. Пушка «Зееадлера» выпалила второй снаряд под нос пароходу. Тот начал разворачиваться с явным намерением удрать. Пришлось сделать еще два выстрела: один — поверх труб, а второй — снова под нос, прежде чем пароход застопорил машину.

С парохода спустили шлюпку, которая направилась к «Зееадлеру». Название парохода оказалось «Гледис Ройал», а его капитан — почтенный седой моряк — поднялся на борт шхуны и стал упрашивать Люкнера пощадить его старый пароход, который шел с грузом кардиффского угля в нейтральный Буэнос-Айрес. Капитан объяснил Люкнеру, что не остановился по первому выстрелу, поскольку решил, что на шхуне сверяли время старым, дедовским способом — стрельбой из небольшой мортирки. Он потому и поднял английский флаг, чтобы показать, что сверка будет проходить не по выстрелу, а по спуску флага. При втором выстреле все заметили разрыв снаряда и подумали, что появилась немецкая подводная лодка. Только при третьем выстреле, разглядев на паруснике немецкий флаг, поняли, что произошло.

Капитан продолжал умолять отпустить его.

— Как вы думаете, — спросил его Люкнер, — если бы на этом самом месте англичане поймали немецкий пароход, они бы его отпустили?

Железная логика Люкнера заставила англичанина замолчать.

Люкнер приказал капитану возвращаться на свой пароход вместе с призовой командой «Зееадлера», решив снять с «Гледис Ройала» все ценное, особенно продовольствие. Двадцать шесть человек команды парохода (главным образом — индусы и негры) были перевезены на «Зееадлер», а пароход вступил паруснику в кильватер. Лишь с наступлением темноты «Гледис Ройал» был потоплен подрывными патронами. Приходилось считаться с тем, что поблизости могут оказаться британские крейсера. Пароход затонул в течение десяти минут.

Английский капитан был весьма удивлен, увидев, какую уютную каюту ему отвели, но огорчен, что оказался первым «гостем» на немецком рейдере. Люкнер успокоил его, пообещав в ближайшем будущем создать на борту нечто вроде клуба знаменитых капитанов. Пленным матросам обрадовался боцман, сразу послав их произвести уборку на средней палубе...

Все указывало на то, что «Зееадлер» попал в хороший район, и Люкнер продолжал держать курс на Мадеру. На следующий день сигнальщики обнаружили пароход, идущий на пересечку курса «Зееадлера».

На сигналы парусника пароход не ответил. Люкнер приказал запустить двигатель и сам стал приближаться к пароходу. Подойдя к нему метров на триста и убедившись, что это «англичанин», Люкнер приказал поднять военно-морской флаг и произвел предупредительный выстрел. Пароход, не реагируя, продолжал уходить полным ходом, повернув на ветер, правильно полагая, что парусник идти против ветра не сможет.

Люкнер приказывает открыть беглый огонь. Несколько снарядов попали в пароход, и он, наконец, остановился, пронзительно воя сиреной.

Пароход назывался «Ленди Айленд». Он шел с Мадагаскара в Англию с грузом 4500 тонн сахара. Матросы начали в панике спускать шлюпки, капитан оставался один на мостике, тщетно пытаясь что-нибудь предпринять. Машина была остановлена, рулевой привод перебит снарядом, делать было нечего, и капитан был вынужден тоже спуститься в шлюпку и направиться к «Зееадлеру».

Фамилия капитана была Бэртон. Не так давно он уже потерял свое судно, потопленное германским вспомогательным крейсером «Меве». Это было его первое плавание после освобождения с «Меве», и англичанин имел все основания опасаться, что Люкнер прикажет его повесить на рее, поскольку, при освобождении, он дал подписку не участвовать больше в военных действиях. А потому и пытался бежать.

Люкнер успокоил Бэртона, заверив его, что данная им подписка касалась только ведения военных действий, а не командования гражданским пароходом. Это никак не может быть поставлено ему в вину. Напротив, он, Люкнер, восхищен смелостью английского капитана.

Погода свежела, а потому «Ленди Айленд» был не подорван, а отправлен на дно артиллерийским огнем.

Таким образом, первый пленник Люкнера — капитан Чуин — недолго оставался в одиночестве, а команды обоих пароходов быстро подружились. Через пару дней сигнальщики «Зееадлера» обнаружили парусное судно, идущее на сближение с «Зееадлером». Это был большой трехмачтовый барк: Гордо подняв трехцветный флаг, барк запросил «Зееадлер»: «Какие новости о войне?»

Люкнер приказал поднять германский флаг и просигналил барку: «Приведите круто к ветру!»

Барк немедленно выполнил приказ. От «Зееадлера» отвалила шлюпка с призовой командой.

Парусник оказался французским с поэтическим названием «Шарль Гуно», шедшим из Дурбана с грузом маиса. Его капитан произвел хорошее впечатление на Люкнера, поскольку не юлил и не унижался, вел себя корректно, но ясно дал понять командиру «Зееадлера», что видит в нем врага.

С «Шарля Гуно» перегрузили все продовольствие, включая большое количество красного вина и трех жирных свиней, а сам парусник подорвали. Между тем, Люкнер вел «Зееадлер» к району, который он считал главным в своей корсарской деятельности. Район этот находился в пяти градусах севернее экватора и в тридцати градусах западной долготы. Все парусные суда, выходящие из зоны юго-восточного пассата и идущие на север, должны были проходить через этот район.

Первой попалась в когти «Зееадлера» английская шхуна, на которой капитан совершал свадебное путешествие. Люкнер вначале решил, что это американский парусник. Американцы любили такие трехмачтовые шхуны с косыми парусами. А поскольку состояния

войны с Америкой еще не было, Люкнер хотел пройти мимо, оставаясь под норвежским флагом. Он просто приветствовал шхуну флажным салютом, надеясь, что та покажет свою национальность. Шхуна не отвечала. Зная, насколько американцы мало считаются с международными морскими законами, Люкнер хотел было плюнуть на этого «невежу» и идти своим курсом, но английского капитана, как выяснилось позднее, молодая жена уговорила не быть столь невежливым и ответить на приветствие. Капитан согласился и поднял флаг.

— Это не американец, — услышал Люкнер крик сигнальщика с марса, — он поднял английский флаг!

— Право на борт, — скомандовал Люкнер, — поднять германский флаг!

«Зееадлер» поднял флажной сигнал с приказом остановиться. Никакого впечатления этот сигнал на шхуну не произвел.

— Выстрел под нос! — приказал Люкнер.

Снова никакого впечатления.

Только после второго выстрела шхуна остановилась. Она оказалась канадским парусником «Персей». Еще на подходе к «Персею» Люкнер заметил в бинокль на палубе «Персея» женщину, метнувшуюся в страхе. Это совсем не обрадовало командира «Зееадлера». Менее всего ему хотелось иметь на борту представительниц прекрасного пола. Позднее, однако, Люкнер должен был признать, что эта молодая женщина с ее непринужденным веселым характером внесла приятное разнообразие в жизнь на борту «Зееадлера».

Действуя в выбранном Люкнером районе, «Зееадлер» топил одно судно за другим. Слава о его действиях распространилась по обоим берегам Атлантики. Парусник получил прозвище «Морской черт». Когда Люкнер об этом узнал, ему это название очень понравилось, экипажу — тоже. Но официально парусник Люкнера всегда назывался «Зееадлер», хотя сам Люкнер стал чаще называть его «Морским чертом».

Между тем, Люкнер, утопив канадскую шхуну «Персей» двадцать восьмого января, взял курс на северо-запад. Вскоре с «вороньего гнезда» на мачте доложили, что видят дым за кормой. За дымом показался крупный пароход, шедший полным ходом. Люкнер поднял сигнал, прося сообщить показания хронометра. Пароход на этот сигнал не отозвался. Его капитан, видимо, решил не останавливаться из-за такого пустяка. Но изобретательный Люкнер придумал новый способ привлечь к себе внимание. На «Зееадлере» был сооружен так называемый «дымовой аппарат», имитировавший пожар на судне. Он выпускал клубы черного дыма с языками пламени от магнезии. Увидев дым, пароход изменил курс и стал приближаться к «Зееадлеру». Люкнер дал приказ приготовиться к бою, и тридцать вооруженных моряков укрылись за фальшбортом. Вся вахта на мостике была одета в штатское. На бом-брам-реи фок, грот и бизань мачты были посланы матросы с мегафонами. Парусник продолжал идти под норвежским флагом, заманивая пароход поближе.

Когда пароход пришел на траверз «Зееадлера», его толстяк-капитан прокричал в мегафон: «Что у вас случилось?»

Вместо ответа на мачтах «Зееадлера» взвиваются военно-морской флаг и красный каперский вымпел. «Зееадлер» был единственным кораблем, который в годы Первой мировой войны ходил под пиратским вымпелом.

Вымпел представлял из себя красный флаг, имевший в крыже изображение черепа и скрещенных костей.

Вооруженные матросы выскочили из-за фальшборта и начали воинственно размахивать винтовками.

На пароходе началась небывалая паника. Все в ужасе кричали: «Немцы! Немцы!» Машинисты и кочегары, бросив свои посты в машине, выскочили наверх и бросились к

спасательным шлюпкам, возле которых возникла страшная давка. Неожиданная трансформация безобидного парусника во вспомогательный крейсер вселила во всех ужас.

С «Зееадлера» грохнул выстрел, сбивший с мачты парохода радиоантенну. Капитан еще отдавал громовым голосом какие-то команды и дергал ручки машинного телеграфа. Но все было тщетно, поскольку в машинном отделении уже никого не было.

Люкнер не знал, вооружен этот пароход или нет. Среди бегающих по его палубе моряков вполне могли быть комендоры, бегущие к орудию.

Для того, чтобы еще сильнее парализовать всех страхом, матросы, посланные на мачты с мегафонами, стали отдавать команды:

— Приготовить торпеды!

В ответ все находившиеся на пароходе в отчаянии завопили:

— Не надо торпед, не надо торпед!

Матросы начали размахивать белыми простынями, скатертями, полотенцами. Даже кок принялся махать своим белым передником.

— Оставаться на месте! — проревел в мегафон Люкнер. — Иначе выпустим торпеды!

От «Зееадлера» отвалила, шлюпка с призовой командой и направилась к увешанному белыми флагами пароходу.

Приз оказался роскошным! Дорогие украшения, прекрасные ковры, антикварные кресла, дорогой рояль и фисгармония были перевезены на «Зееадлер». К этому добавили обнаруженные на пароходе две тысячи ящиков шампанского и пятьсот ящиков коньяка. Переправив команду парохода и груз на «Зееадлер», Люкнер приказал отправить пароход на дно.

Несчастный капитан парохода, оглядевшись на «Зееадлере», спросил у Люкнера:

— Командир, вот эта старая пушка — все, что вы имеете?

— И она стреляет через раз, — признался Люкнер.

— А где ваши торпедные аппараты? — допытывался англичанин.

— Торпедные аппараты? — рассмеялся Люкнер. — У нас нет ни торпедных аппаратов, ни торпед. Но мы изобрели специальные воздушные торпеды, которые выпускаются голосом через мегафоны. Вы убедились, что они тоже грозное оружие!

Лицо английского капитана пошло красными пятнами.

— У вас нет торпед, — прошептал он в полном отчаянии, побагровел, а потом стал бледным, как полотно.

— Умоляю вас, командир, не говорить об этом никому, — попросил он Люкнера.

Люкнер пообещал.

VII

«Зееадлер» продолжал идти на юг под всеми парусами. Стояла прекрасная тропическая ночь. В кают-компании Люкнер в обществе «веселых пиратов» пил шампанское. На небе сверкали мириады звезд, серебряная лунная дорожка бежала по океану, волны мягко разбивались о форштевень. На средней палубе играл оркестр — виолончель, скрипка, фисгармония и рояль, исполняя популярную песенку: «Дуй, прекрасный южный ветер!»

Никто не знал, что ждет парусник завтра с его ничтожным вооружением. Но пока все наслаждались прелестью тропической ночи. Подобное расслабленное состояние было внезапно нарушено криком сигнальщика:

— Огонь с правого борта!

Оставив недопитые бокалы, Люкнер и лейтенант Клинг выскочили на мостик, и в свете луны увидели на горизонте трехмачтовый парусник. Поскольку «Зееадлер» находился в

темной части горизонта, и его трудно было опознать с неизвестного парусника, Люкнер решил выдать себя за «большой германский крейсер», о чем просигналил на парусник, приказывая остановиться.

Парусник остановился, но на сигналы не отвечал. Оказалось, что он послал к «Зееадлеру» шлюпку, которая внезапно вынырнула из темноты у самого борта рейдера, и с нее крикнули:

— Капитан! Я думал, что это крейсер гуннов, а вижу, что вы мой собрат — такой же парусник, что и я. Зачем вы меня так напугали? Вы, наверное, хотели рассказать мне какие-нибудь новости о войне?

Неизвестный капитан влез по шторм-трапу на палубу «Зееадлера» и приветствовал всех словами:

— Бонжур! Я — француз.

— Великолепно! — воскликнул Люкнер. — Как дела во Франции?

— Превосходно, — ответил француз. — Рад нашей встрече!

Предложение Люкнера спуститься вниз и распить бутылку шампанского капитан-француз принял с восторгом. Спускаясь по трапу, он хлопнул Люкнера по плечу и сказал:

— Однако, вы жестокий шутник. Так меня разыграть! Честно — я перепугался до смерти. Сейчас у меня будто тяжелый камень упал с сердца!

«Да, — подумал Люкнер. — Сейчас тебя этот камень прихлопнет вообще!»

Француз вошел в кают-компанию и в ужасе отпрянул при виде портретов кайзера Вильгельма и фельдмаршала Гинденбурга, висевших на переборке на тех самых местах, где некогда размещались король и королева Норвегии со своим тестем Эдуардом VII. . Капитан-француз тяжело опустился на стул и в ужасе простонал:

— Немцы!

Он даже стал меньше ростом и в объеме, как будто из него выпустили весь воздух.

— Возьмите себя в руки, — посоветовал Люкнер.

— Не раскисайте, как лягушка в банке. Ваше судно не единственное, которому суждено погибнуть в этой войне. Я сам не знаю, доживу ли до завтра.

Но капитан-француз долго не мог успокоиться.

— Я сам во всем виноват! — исповедовался он Люкнеру. — Я стоял в Вальпарайзо с двумя своими земляками, капитанами французских парусников. Они предупреждали меня не выходить в море, пока не придет ответ на их телеграфный запрос, каким курсом нужно идти, чтобы избежать встречи с германскими вспомогательными крейсерами и подводными лодками. А мне захотелось использовать хорошую погоду для скорейшего возвращения на родину. В результате я, как последний дурак, попал к вам в плен, а мои коллеги, вернувшись домой, расскажут судовладельцу, что я их не послушался, и мне уже больше никогда не доверят командование судном.

— Как назывались те парусники, с которыми вы стояли в Вальпарайзо? — осведомился Люкнер.

— «Антуан», — ответил француз.

— «Антуан»? — переспросил Люкнер. — Им командовал капитан Лекок?

— Да, — с испугом глядя на Люкнера, признался пленный капитан.

— А как называлось второе судно? — продолжал расспрашивать Люкнер, разливая шампанское по бокалам.

— «Ларошфуко», — прошептал несчастный француз.

— Вестовой! — приказал Люкнер. — Приведите сюда капитанов из кают № 7 и № 9.

Приказ был быстро выполнен, и в кают-компании появились еще два пленных капитана.

— Позвольте вам представить, — обратился Люкнер к своему новому пленнику, — капитанов «Антуана» и «Ларошфуко». Один пользуется нашим гостеприимством уже десять дней, а второй — три дня.

Несчастный француз сразу ожил, вскочил на ноги, схватил бокал с шампанским и с ликующим видом чокнулся со своими вновь обретенными друзьями. Выпив, три французских капитана, как три мушкетера, стали жать друг другу руки, обниматься и буйно радоваться по случаю встречи. Что их так обрадовало — сама встреча или то обстоятельство, что все трое угодили в плен, — Люкнер так и не понял. Парусник, название которого было «Дюплекс», с помощью подрывных снарядов был отправлен на дно.

Семнадцатого марта 1917 года из «вороньего гнезда» на грот-мачте «Зееадлера» сигнальщики заметили большой английский четырехмачтовый барк. Барк пробовал спастись бегством, но «Зееадлер», запустив дизель, быстро его нагнал. На запрос с рейдера парусник сообщил свое название — «Пинмор».

И тут Люкнер его узнал. Это был именно тот парусник, на котором он под фамилией Людике совершил некогда кругосветное плавание, еще будучи простым матросом. Сентиментальность, столь свойственная всем немцам, захлестнула Феликса Люкнера. На какое-то мгновение он даже лишился дара речи и ничего не мог сказать вахтенному, ожидавшему его приказаний. А затем ошарашил вахтенного, объявив, что лично намерен возглавить призовую команду.

На палубе Люкнера встретил капитан «Пинмора» Мюллен. Он также был удивлен, узнав, что Люкнер желает прогуляться по судну.

Люкнер побывал в кубрике, в котором когда-то жил, осмотрел капитанский салон, а, поднявшись на мостик и увидев вырезанные им когда-то на штурвале буквы «Ф.ф.Л.» (Феликс фон Люкнер), командир «Зееадлера» расчувствовался настолько, что слезы потекли у него по щекам. Корсар признался капитану Мюллену, что плавал в молодости на «Пинморе», и как тяжело ему сейчас отдать приказ потопить этот парусник.

— Топить парусники для меня, что нож в собственное сердце вонзить, — сказал Люкнер. — Я хорошо знаю, что новый парусник, чтобы заменить потопленный, сегодня никто уже не построит.

Но война — это война, и ничего с этим не поделаешь.

Перевезя на «Зееадлер» наиболее ценный груз и команду, Люкнер дал приказ затопить корабль своей юности.

— Вот так я и отблагодарил тебя, старина, — сокрушался Люкнер, глядя, как «Пинмор» погружается в пучину. (После войны Люкнер почему-то стал всех уверять, что не топил «Пинмор», а лично привел парусник в Рио, где, погрузив продовольствие и собрав сведения об английских патрульных крейсерах, снова вышел в море, встретившись с «Зееадлером» в условленном месте рандеву. После чего «Пинмор» был якобы продан в Южную Америку под другим названием. Но эта версия очень сомнительна).

Вскоре после этого прямо по курсу показался еще один парусник. «Зееадлер» быстро сблизился с ним. Все пленные, находившиеся на борту, высыпали на верхнюю палубу, наблюдая процесс захвата еще одного судна.

Капитан парусника стоял на мостике рядом с какой-то молодой женщиной (как позже выяснилось, со своей молодой женой) и при сближении с «Зееадлером» спросил в рупор:

— Есть ли у вас какие-нибудь новости с театра военных действий?

— О, да, — ответил Люкнер. — Много новостей.

— Я охотно бы прибыл к вам на чашку кофе! — крикнул капитан.

— Приглашаем вас на бутылку виски, — предложил щедрый Люкнер. — Так, что нового о войне? — снова спросил капитан.

— Минутку! — попросил Люкнер. — Сейчас узнаете из сигнала.

И приказал поднять сигнал «Т. Д.» («Остановитесь или буду стрелять»). Капитан стал копаться в книге сигналов, а когда снова поднял голову, то увидел, что на мачте «Зееадлера» уже развевается немецкий флаг. От неожиданности он выронил бинокль из рук. Новость о войне получилась ошеломляющей!

Особенно когда все на его паруснике ясно увидели ствол направленного на них орудия. Рулевого и жену капитана будто ветром сдуло с мостика, но сам капитан остался на своем посту, приказав привести судно по ветру.

Пленные были в восторге, громкими криками приветствуя все действия Люкнера. Капитан парусника с удивлением смотрел на этот пестрый разноплеменной сброд, орущий на палубе «Зееадлера», буйно выражающий свою радость. Особенно радовалась жена капитана-канадца, попавшая в плен во время свадебного путешествия. Она поняла, что больше не будет единственной женщиной на борту «Зееадлера».

Парусник, чье название было «Бритиш Юмея», шел из Америки с грузом продовольствия. Что смогли — перегрузили, а остальное отправили акулам. Двадцать первого марта Люкнер захватил французский парусник «Камброн», шедший из Чили во Францию с грузом нитратов.

С двадцать первого января по двадцать первое марта 1917 года Люкнер захватил девять призов общим водоизмещением сорок тысяч тонн. На борту «Зееадлера» уже находилось двести шестьдесят три пленных. Вообще-то пленные не очень стесняли бы Люкнера, если бы их не нужно было кормить. Кормили их так же, как и экипаж рейдера, что и привело в итоге Люкнера к мысли, что от пленных надо избавляться. Особенно беспокоил командира «Зееадлера» расход воды, от запасов которой зависели все дальнейшие действия рейдера.

Поэтому Люкнер решил пересадить всех пленных на захваченный барк «Камброн» и отправить их в Рио-де-Жанейро.

Люкнер понимал, что сильно рискует. Со слов пленных противник мог узнать о нем очень много. А поскольку Люкнер планировал перейти в Тихий океан и там продолжить крейсерскую войну, то необходимо было выиграть время и не допустить, чтобы «Камброн» пришел слишком быстро в Рио. С барка срубили все стеньги, чтобы он мог идти только под нижними парусами, что не давало ему возможности добраться до Рио раньше, чем за четырнадцать дней. Для этой цели на «Камброне» был срублен и бушприт.

У капитана «Камброна», когда он узнал, что его парусник не будет потоплен, а отправится с пленными в Рио-де-Жанейро, от радости даже перехватило дыхание. Он был не в силах произнести ни слова.

Для захваченных капитанов Люкнер устроил отвальную в кают-компании, и они расстались наилучшими друзьями. Капитаном «Камброна» Люкнер назначил Мюллена с «Пинмора» как наиболее опытного. На барке был поднят английский флаг, что немного обидело французов.

Когда «Зееадлер» стал уходить на юг, бывшие пленные, сгрудившись у фальшборта «Пинмора», кричали «Ура!» и махали Люкнеру руками.

Таковы парадоксы человеческой психологии и поведения. Все это, однако, как и предполагал Люкнер, не помешало пленным по прибытии в Рио-де-Жанейро подробно сообщить англичанам о действиях и предположительных планах командира «Зееадлера».

Тридцатого марта «Камброн» прибыл в Рио, а уже на следующий день в Лондон пришла телеграмма из британского посольства в Бразилии с подробными показаниями отпущенных Люкнером пленных. Из этих показаний стало известно, что Люкнер постоянно держал в

штурманской рубке карты района мыса Горн, и это обстоятельство в известной степени раскрывало его дальнейшие планы. В это время у западного побережья Южной Америки находились семь английских крейсеров. Из них «Ланкастер» и «Отранто» стояли в Перу, в порту Сан-Николас; «Орбита» в Меджилоне, а «Эвока» — в северной части Британской Колумбии. Первого апреля «Ланкастер», «Орбита» и «Отранто» получили приказ выйти в море и спуститься на юг, чтобы перехватить «Зееадлер».

В этот момент Люкнер находился в центре Атлантики, на примерной широте Буэнос-Айреса. Таким образом, Люкнеру предстояло пройти под парусами почти столько же, сколько британским крейсерам под парами. Но перед немецким корсаром стояла еще одна чрезвычайно сложная задача — обогнуть мыс Горн в самое неблагоприятное время года.

Пятого апреля английское Адмиралтейство направило дополнительные указания крейсерам.

«Орбите» и «Отранто» предписывалось совместно с угольщиком «Файнистер» держаться в дозоре севернее и южнее линии на широте мыса Горн, а «Ланкастеру» — полным ходом следовать на юг.

Между тем, «Зееадлер» уже миновал Фолклендские острова и подходил к мысу Горн. Благодаря попутному ветру, парусник шел гораздо быстрее, чем предполагали англичане. Радисты «Зееадлера» перехватили английскую телеграмму, посланную неведомо кому: «Предостерегаю вас. Держитесь дальше от Фернандо Норнха. Там находится „Меве“».

Люкнер поблагодарил англичан за предостережение, но бороться пришлось не с ними, а с разъяренной стихией. Чтобы обогнуть мыс Горн, где зарождаются грозные бури и постоянно свирепствуют штормы, «Зееадлеру» пришлось три недели сражаться с ужасающим ураганом. Гигантские волны, которые можно наблюдать только у мыса Горн, перекатывались через судно, пробивая палубу. Ветер рвал паруса в клочья. Это было жестокое единоборство разрушительных сил природы и энергии не желающих гибнуть людей. Ночи проходили без сна и отдыха. Часть матросов постоянно находилась на средней палубе, чиня паруса. Каждое утро разорванные паруса заменялись новыми, сшитыми за ночь. Это была очень изнурительная работа — сшивать паруса на такой болтанке, когда толстые иглы вместо парусины вонзались в руки моряков.

Во время шторма команда парусника не могла укрыться в надстройках и под палубой. Напротив, ее место было на мачтах. Даже при хорошей погоде, чтобы изменить курс на двадцать градусов, вся вахта должна была лезть на реи, чтобы управиться со всеми двадцатью четырьмя парусами. Но, в конце концов, мыс Горн удалось обогнуть. Но не успел «Зееадлер» выйти из зоны шторма, как его поджидала новая опасность. С «вороньего гнезда» на мачте заметили один из британских крейсеров, посланных на перехват «Зееадлера». Потекли минуты тревожного ожидания дальнейших событий.

Заметили ли с крейсера «Зееадлер»? Люкнер скомандовал «лево на борт» и совершил крутой поворот через фордевинд. В помощь всем парусам запустили двигатель. Такелаж парусника готов был лопнуть. Тревожно бились сердца. Десятки глаз следили в бинокль за крейсером противника. Если он их заметил, то самое лучшее, что ожидало экипаж «Зееадлера», был плен. К счастью, глаза сигнальщиков «Зееадлера» оказались зорче, чем у англичан. Ночью, снова повернув на север, «Зееадлер» вышел в Тихий океан.

VIII

В Тихом океане Люкнера ждал сюрприз. Радист прочел ему телеграмму, перехваченную от английской береговой станции, которая оповещала весь мир о гибели немецкого вспомогательного крейсера «Морской черт». «"Морской черт" погиб с развевающимся флагом, — говорилось в радиограмме. — Командир и часть команды взяты в плен и находятся на пути в Монтевидео».

Приятно присутствовать на собственных похоронах! Но Люкнеру пришлось поломать голову, чтобы понять, что могла означать эта дезинформация? Англичане, как ему было известно, никогда не лгали напрасно. Видимо, слава «Морского Черта» распространилась слишком широко, что вызвало тревогу в морских кругах союзников. Английские боевые корабли тщетно прочесывали океан, неся сторожевую службу у мыса Горн и у мыса Доброй Надежды, пытаясь перехватить парусник, ставший чем-то вроде «Летучего Голландца».

А тем временем в портах Южной Африки, Южной Америки, Австралии и Новой Зеландии стояли десятки нагруженных судов, не решаясь выходить в море. Цены на фрахты резко скакнули вверх вместе со страховыми взносами. Видимо, желая их понизить, англичане и распространили дезинформацию о гибели «Зееадлера».

Люкнер решил тоже заняться дезинформацией, приказав радисту передать открытым текстом в эфир: «СОС. СОС. (SOS. SOS.) Немецкая подводная лодка!» Он надеялся, что известие о появлении в Тихом океане немецких подводных лодок также поднимет страховые взносы и цены за фрахт.

Между тем, «Зееадлер» шел курсом к Маркизовым островам вдоль берегов Южной Америки и мимо острова Хуан-Фернандес. До самых Гавайских островов не было обнаружено ни одно судно.

Люкнер решил перейти на судоходную линию между Сан-Франциско и Австралией. Действуя вблизи экватора, который «Зееадлер» пересекал по два-три раза в сутки, удалось поймать и потопить три небольших американских парусника, следовавших к острову Рождества.

На «Зееадлере» снова появились пленные: три американских шкипера и их команды. Время шло томительно, иногда неделями океан был совершенно пуст, не попадалось ни одного судна.

Рейд «Зееадлера» продолжался уже двести пятьдесят дней. За это время ни разу не удалось пополнить запасы питьевой воды. Все это в сочетании с ужасающей жарой, отсутствием свежего провианта и вечной духотой и сыростью в жилых помещениях привело к резкому ухудшению состояния здоровья экипажа рейдера.

Пройдя тридцать пять тысяч миль, моряки «Зееадлера» не заходили ни в один порт и не видели ничего, кроме неба и моря. Среди моряков у многих появились симптомы болезни «бери-бери», ведущей к белокровию. У других от плохого питания и недостатка воды опухли конечности и распухли суставы.

Необходимо было найти какой-нибудь необитаемый островок, запастись свежей провизией и питьевой водой, а также как следует отдохнуть. Затем Люкнер планировал провести крейсерство вокруг Австралии и Новой Зеландии, после чего перенести боевую деятельность обратно в Атлантический океан.

Сначала Люкнер предполагал высадиться на одном из островов архипелага Кука. Но от этого пришлось отказаться, поскольку появились, данные, что на архипелаге развернута британская радиостанция, а на одном из островов даже имеется гарнизон.

Поразмыслив, Люкнер выбрал остров Мопелия, входящий в группу островов Товарищества.

Архипелаг Товарищества, или как его называют архипелаг Общества, а попросту — Таити, был открыт англичанами в 1767 году. Он находится в Южной части Тихого океана, входя в группу островов Полинезии.

Двадцать девятого июля 1917 года «Зееадлер» подошел к острову Мопелия. С борта рейдера остров выглядел страной из чудесной сказки. Это был настоящий рай с огромными яркими цветами, обсаженный высокими пальмами и каучуковыми деревьями. Коралловые рифы, окружающие остров, каскадами спускались в море и отражались в освещенной

солнцем прозрачной воде волшебной радугой сказочных красок, играя белыми, синими, зелеными и красными бликами, как драгоценные камни в короне средневекового монарха.

Кольцеобразный коралловый атолл, как и все острова вулканического происхождения, окружал тихую внутреннюю лагуну, столь же глубокую, как и сам океан, но зеркально-спокойную. Это была превосходная гавань, но узкий проход в лагуну не давал возможности пройти туда «Зееадлеру». Пришлось бросить якорь на внешней стороне атолла у входа в лагуну. Люкнер приказал спустить шлюпки. После девяти месяцев беспрерывного пребывания на борту корабля граф Люкнер чувствовал себя кем-то вроде Колумба.

Если остров даже со стороны вызывал восхищение, то после того, как моряки «Зееадлера» высадились на него, они в изумлении начали озираться по сторонам, словно спутники Одиссея, попавшие на один из заколдованных островков, воспетых Гомером.

На острове гнездились миллионы морских птиц самых разнообразных пород. Везде в небывалом количестве ползали гигантские черепахи. Лагуна кишела рыбой. По острову бегали целые стада одичавших домашних свиней, питавшихся падавшими на землю кокосовыми орехами.

О таком изобилии свежего провианта Люкнер не мог и мечтать.

Быстро выяснилось, что на острове живут три туземца, нанятые какой-то французской фирмой для ловли гигантских черепах. Нервная напряженность корабельной жизни, полной непредвиденных тревог и опасностей, изменилась для моряков «Зееадлера» полной релаксацией. Люкнер и его люди чувствовали себя на острове, как на курорте. С туземцами быстро удалось договориться, и они оказывали морякам содействие в заготовке провианта.

Официально атолл принадлежал Франции, находившейся с Германией в состоянии войны, что придавало отдыху на острове дополнительную прелесть.

Матросы разбрелись по острову, занявшись ловлей черепах, свиней и рыбы, а также сбором птичьих яиц и кокосовых орехов. Вечером все вернулись на «Зееадлер», нагруженные запасами свежей провизии. Рыбу закоптили, мясо черепах и свиней засолили, яйца — законсервировали в извести. Выбранная якорная стоянка Люкнеру не нравилась. Ему казалось, что безопаснее находиться в море в видимости острова, а шлюпки посылать на берег только утром и вечером. Но это требовало два раза в сутки приближаться к острову, используя дизельный двигатель и расходуя последние остатки драгоценного топлива. Поэтому от этой идеи пришлось отказаться.

Утром второго августа, когда шлюпка с матросами в очередной раз собиралась уходить на берег, Люкнер и все находившиеся на мостике «Зееадлера» обратили внимание, что поверхность океана на горизонте странным образом вздувается вверх. Сначала Люкнер решил, что это мираж. Однако вскоре стало ясно, что на них идет цунами — гигантская приливная волна. Считалось, что она образуется при подводных землетрясениях, но точно природу возникновения этой фантастически-страшной волны, достигающей высоты ста метров, не знал никто.

Люкнер быстро оценил опасность. — Запустить двигатель! — приказал он. — Обе вахты — наверх! С якоря сниматься!

Двигатель, однако, запустить быстро не удалось. В цилиндры стали нагнетать сжатый воздух, но дизель молчал. Исполинская волна, высота которой вдвое превышала высоту мачт «Зееадлера», стремительно приближалась к неуловимому «Морскому черту». Если бы заработал дизель! Но он так и не завелся.

Неправдоподобно высокой стеной волна подступила к «Зееадлеру», подхватила его, как щепку, подняла вверх и выбросила с грохотом и треском судно на коралловый риф. Мачты рухнули, разлетевшись на части, рангоут, такелаж и паруса — все рухнуло вниз. Корпус парусника был пробит коралловыми рифами в нескольких местах. Когда волна цунами

прошла, гордый «Зееадлер» в виде кучи обломков лежал на коралловом рифе. К счастью, никто не погиб — все успели укрыться под полубаком.

Понадобилась поистине дьявольская сила, чтобы уничтожить «Морского черта».

Но Люкнер и не думал предаваться отчаянию. Катастрофа произошла — ничего не поделаешь. Командир «Зееадлера» немедленно организовал работы по спасению того, что еще можно было спасти — провиант, воду и оружие для ста пяти человек. Все пришлось переносить вручную по глубокой воде, ступая по острым кораллам и борясь с сильным течением. Ноги почти у всех покрылись кровоточащими ссадинами и порезами.

Тем не менее, работая день и ночь, морякам удалось перенести на остров все жизненно необходимое.

«Зееадлер» погиб, но зато здесь, под пальмами, возникла первая в этих местах немецкая колония. Теперь было необходимо приноровиться к новому образу жизни. Питались в основном птичьими яйцами. На острове гнездились миллионы птиц, большую часть которых составляли чайки. Стоило их вспугнуть, как они гигантскими стаями поднимались и затмевали солнце.

Ночью же, когда моряки разжигали костры, на огонь сотнями, а иногда и тысячами, приползали раки-отшельники.

В первые дни матросы подвешивали свои койки между пальмами, но это могло кончиться плохо — кокосовые орехи, падая с высоты пятнадцать-двадцать метров, могли убить или покалечить спящих. Еще счастье, что ни одна из этих «растительных бомб» не упала кому-нибудь на голову. На земле, которая кишела миллиардами насекомых, спать так же было невозможно.

Пришлось строить жилища, вернее говоря, палатки из остатков парусов. Великолепным «строителем» при этом оказался пленный американский капитан Петерсен, соорудивший для себя и своей молодой жены настоящий парусиновый дворец.

Палатки были разбиты вдоль берега, в одну линию, образовав целую улицу, названную набережной «Морского черта». Городок делился на три квартала: немецкий, где жили моряки «Зееадлера», а также французский и американский, где жили пленные соответствующих национальностей. Кроме жилых палаток, были построены палатки-склады для продовольствия, оружия и боеприпасов, для карт и мореходных инструментов. Был также сооружен большой камбуз с печью и развернута радиостанция. Радиостанция вылавливала из эфира новости, заменяя газету.

Кроме того, была построена кают-компания, где был даже настелен деревянный пол. К полу были привинчены вращающиеся кресла, расставленные вокруг большого стола, как на борту корабля.

В жилые палатки была перенесена вся мебель с «Зееадлера». С погибшего парусника были сняты дизель и динамо-машина, снабжавшие лагерь электрическим светом. Посреди лагеря к пальме была подвешена корабельная рында, отбивались склянки. Тут же, на расчищенной площадке, по вечерам играл корабельный оркестр. На одной из самых высоких пальм был поднят немецкий флаг и сооружена наблюдательная площадка, чтобы следить за всеми судами, проходящими в море.

Ежедневно коптили рыбу и засыпали под убаюкивающий шум морского прибоя.

Идиллия была полной, и все было бы хорошо, если бы не одно обстоятельство — война продолжалась, и Люкнеру было совестно вести подобный образ жизни в этом благоухающем раю. Он был уверен, что богатые люди отдали бы целое состояние за двухнедельный отдых в подобных условиях. Но, тем не менее, надо было что-то предпринять.

С «Зееадлера» уцелела одна шлюпка. Был разработан план выйти на ней в море, обнаружить там какое-нибудь судно и захватить его. Некоторым этот план казался

немыслимым, но Люкнер считал, что пират подобен карточному игроку — он должен постоянно пытать счастье...

Для шлюпки изготовили мачту, такелаж и паруса, заново проолифили ее и выкрасили. К двадцать третьему августа шлюпка была готова к выходу в море. Но, как сам Люкнер ни рвался в море (сам бы он, не задумываясь, это сделал), ответственность командира подавляла его страсти, не давая легкомысленно рисковать чужими жизнями.

Все отдавали себе отчет, что задуманная авантюра даже при самых благоприятных обстоятельствах имеет очень мало шансов на успех. Главной помехой Люкнер считал низкобортность шлюпки. Даже при небольшом крене суденышко будет черпать воду, а при плохой погоде просто рискует быть захлестнуто волнами.

Собрали военный совет. Прежде всего, необходимо было решить вопрос, выходить ли в море вообще, а если выходить, то куда. Всю команду «Зееадлера» взять в шлюпку было, конечно, невозможно. Большую часть приходилось оставить на острове, заранее условившись о сроке возвращения тех, кто решил попытать счастье на шлюпке. В случае, если оставшиеся на острове покинут его, они должны были сообщить об этом вернувшимся специальным письмом, спрятанным в условленном месте. Следовало помнить и о том, что раз в полгода к Мопелии подходил французский парусник, чтобы забрать кокосовые орехи и черепах, заготовленных туземцами.

Люкнер предполагал сначала добраться до островов Кука и, если по дороге или на островах не удалось бы захватить подходящее судно, то следовать затем к островам Фиджи. Он рассчитывал проходить в сутки по шестьдесят миль, чтобы завершить весь переход за тридцать дней, а приблизительно через три месяца вернуться на Мопелию с захваченным судном. Шлюпка была открытой, длиной шесть метров, с высотой надводного борта всего двадцать восемь сантиметров. Кроме того, ее нужно было загрузить продовольствием и снаряжением на много недель плавания. Решено было взять несколько больших банок консервированного мяса и шпика, но основной запас провизии составляли сухари и вода.

На шлюпке был установлен пулемет, взяты две винтовки, несколько револьверов и ручных гранат.

Люкнер хотел вызвать добровольцев для участия в предстоящем походе, но идти с ним на шлюпке в океан были готовы все. Пришлось ему самому отобрать пять моряков из наиболее физически сильных и выносливых. Над оставшимися на Мопелии Люкнер передал командование лейтенанту Клингу.

Расставание было тяжелым. Ни уходившие, ни остающиеся не тешили себя особыми иллюзиями, что встретятся снова. В этой связи интересно отметить, что Люкнера никто на поставил в известность об операциях в этом же районе немецкого вспомогательного крейсера «Вольф» под командованием капитана второго ранга Нергера. Нергер тоже ничего не знал о действиях и судьбе «Зееадлера». «Вольфу» ничего не стоило подойти к острову и принять на борт всех потерпевших кораблекрушение товарищей.

Любая секретность имеет наряду с положительными и массу отрицательных аспектов!

IX

Шлюпка, на которой Люкнер и его пять матросов бросили вызов Тихому океану, в среднем шла со скоростью четыре узла. Курс был взят на остров Атия, до которого было чуть более трехсот миль.

На лодке имелся трехнедельный запас питьевой воды и двухмесячный запас сухарей.

Шлюпка была до того переполнена, что пробраться с носа на корму можно было только ползком по тюкам и ящикам. Все, что необходимо было уберечь от сырости, — табак, провиант, фотоаппарат и фотопринадлежности, теплая одежда, — хранилось в специальных герметических камерах по бортам шлюпки. От этого остойчивость утлого суденышка была

сильно нарушена, и шлюпка часто черпала бортами, несмотря на то, что погода в первые дни плавания была относительно тихая. На дне шлюпки удалось найти место для четырех матрасов, где, скрючившись, могли отдохнуть сразу четыре человека.

Для зашиты от дождя и волн вокруг шлюпки, по планширу, был прикреплен широкий брезент. В случае необходимости, он разматывался и связывался с таким же полотнищем другого борта, создавая некое подобие тента. Железные стойки удерживали этот тент на некоторой высоте, создавая хорошее укрытие для людей и грузов.

Производить в таких условиях штурманские вычисления было очень трудно. Даже карты негде было разложить. При любом неосторожном движении все летело за борт. Работать приходилось на качке онемевшими руками. Карты, мореходные таблицы, логарифмические таблицы и книги слипались от сырости. Их клали для просушки на солнце, и они распухали, как свиные туши.

Но самым трудным было то, что из-за однообразной пищи и малоподвижности все страдали от запоров.

Тем не менее, Люкнеру показалось, что они довольно быстро добрались до острова Атия, ближайшего из архипелага Кука, и впервые высадились на занятую противником территорию.

Люкнер вместе с лейтенантом Кирхгейсом, сопровождаемый толпой изумленных туземцев, отправился нанести визит британскому губернатору.

Губернатор возлежал на веранде своего дома. Увидев незнакомцев, он даже не пошевелился. На лице его застыло выражение полного довольства с оттенком пренебрежения. Таким, по мнению Люкнера, и должно быть лицо человека, чья страна владела большей частью земного шара. Правда, разглядев Люкнера, губернатор, судя по выражению его лица, стал столь же высокомерным, сколь и подозрительным.

— Меня зовут Ван Гутен, — представился Люкнер губернатору, — а это — мой помощник Саутхарт. Мы американцы голландского происхождения. Пару месяцев назад в голландском клубе Сан-Франциско мы заключили пари, что проплывем в открытой шлюпке из Гонолулу, мимо островов Кука, на Таити и обратно. Пари заключено на двадцать пять тысяч долларов. Согласно его условиям, мы обязаны в известных местах приставать к берегу и отмечаться для контроля. Поэтому будьте так любезны выдать нам удостоверение, что мы здесь были. Нам бы также хотелось взять здесь воду, консервы и свежих фруктов.

Лицо губернатора прояснилось. Хотя он и посчитал, что подобные пари говорят о том, что Америка начинает впадать в детство, ему даже и в голову не пришло потребовать у Люкнера предъявления каких-либо документов или, хотя бы, вахтенного журнала. Будучи гордым британцем, он настолько презирал иностранные языки, что принял нижне-немецкое наречие, на котором Люкнер переговаривался с Кирхгейсом, за голландский язык. Видимо, ошалев от скуки, губернатор завел с мореплавателями разговор о войне, осуждая ее и уверяя, что от этой войны выиграет лишь «желтая раса», то есть, Япония.

Через четверть часа на губернаторской веранде появился французский миссионер. Люкнер обратился к нему по-французски, чем привел миссионера в состояние полного восторга. Будучи пламенным патриотом Франции, пастор пригласил моряков к себе домой, где они были встречены звуками Марсельезы, исполненной на граммофоне, и прекрасным обедом.

На обратном пути через деревню немцев, если верить Люкнеру, «восторженно приветствовали туземные девушки, одарив цветами и фруктами».

Люкнер еще раз посетил губернатора, расспросив его о заходах на остров судов. Выяснилось, что прихода парусников не ожидается, и Люкнеру пришлось отложить захват судна до прибытия на острова Айтуаки, куда он решил направиться. Получив у губернатора

удостоверение о прибытии, Люкнер утром следующего дня снова вышел на своей шлюпке в открытый океан.

К сожалению, погода ухудшилась. Лили бесконечные дожди, промочившие все насквозь. Волны постоянно заливали шлюпку. Иногда в течение часа из шлюпки приходилось вычерпывать двести пятьдесят ведер воды. В последние двадцать пять дней плавания Люкнер даже забыл, когда он в последний раз был сухим. Все дрожали от холода, временами согреваясь горячим кофе. Даже брезентовый тент начал пропускать воду.

На острове Айтуаки им не удалось застать шхуны, которую они планировали захватить. Решено было все же сойти на берег, получить сведенья о движении судов и провести хотя бы одну ночь в сухом помещении.

Тридцатого августа 1917 года шлюпка с шестью моряками из команды погибшего «Зееадлера» подошла к молу острова Айтуаки.

На этом забытом Богом островке даже прибытие шлюпки с какими-то подозрительными личностями считалось событием. Поэтому на моле гостей встречал сам губернатор, как здесь называли резидентов. Губернатор носил пенсне и чем-то напоминал Люкнеру американского президента Вильсона. Здесь Люкнер решил выдать свою компанию за норвежцев, так как на острове могли оказаться голландские купцы.

Пенсне окруженного туземцами губернатора поблескивало с мола не очень приветливо. С подозрением оглядев прибывших, губернатор тут же распорядился, чтобы шлюпку для начала осмотрел некий норвежец, работавший на острове плотником. Встреченный приветствиями на родном языке плотник сразу проникся симпатией к появившимся «землякам». Но губернатор не успокоился. Он решил всех прибывших мореходов разделить, чтобы послушать, что расскажет каждый из них по отдельности. Немцев развели по разным домам, принадлежавшим богатым островитянам, предлагая там пообедать, принять ванну и отдохнуть. Отказаться было нельзя, но, на всякий случай, каждый сунул в карман ручную гранату. Разложить вещи для просушки также оказалось невозможным, поскольку туземцы окружили шлюпку плотным кольцом. Нельзя было поднять одеял, под которыми было спрятано оружие.

С губернатором обедал лейтенант Кирхгейс, а Люкнер — у богатого местного торговца по фамилии Лоу. Люкнер нервничал, поскольку во время обеда хозяину постоянно приносили какие-то записочки, а он что-то писал в ответ.

Возвращаясь на мол, Люкнер повстречал норвежского плотника, который сообщил, что их считают за немцев и хотят захватить, для начала, втащив шлюпку на берег. Люкнер приказал двум своим подчиненным оставаться постоянно в шлюпке и, в случае необходимости, обстрелять мол из пулемета, чтобы прикрыть возвращение находящихся на берегу. Сам же Люкнер, набравшись наглости, отправился к губернатору за обещанным удостоверением. Заодно он планировал закупить провизии у местных жителей.

Губернатор встретил Люкнера более чем прохладно. Он потребовал у бывшего командира «Зееадлера» все документы, связанные с его плаванием, подвергнув его, вместе с тем, форменному допросу, стараясь узнать различные имена и даты. На вопрос Люкнера, чем вызвана подобная подозрительность, губернатор честно ответил, что подозревают всю компанию Люкнера в том, что они вовсе не норвежцы, а немцы.

Если это не так, то он извинится, но просит опровергнуть его обвинения документально. Люкнер взвел в кармане курок маузера, пощупал ручную гранату и предложил губернатору сходить вместе с ним на пристань, где он предъявит ему необходимые документы.

Губернатор согласился и в сопровождении целой толпы туземцев они с Люкнером отправились на мол. Там их ждал какой-то высокий человек в английской военной форме, попросивший у губернатора разрешения арестовать Люкнера. Люкнер нагнулся к уху губернатора и тихо предупредил:

— Если вы вздумаете заварить какой-нибудь скандал, я пристрелю этого долговязого.

Люкнер остался сидеть на пристани, а губернатор спустился в шлюпку, чтобы взглянуть в вахтенный журнал и осмотреть суденышко.

Вахтенный журнал, естественно, найти не удалось. Кто-то из матросов даже предположил, что он упал за борт. Вместо него, губернатору сунули в руки большую амбарную книгу, захваченную ранее на одной из американских шхун. Люкнер взял эту книгу с собой из-за массы полезных географических сведений, которые в нее были занесены.

Кончено, все забыли, что в книгу была вложена хронометрическая тетрадь с «Зееадлера». На первой же странице этой тетради жирными готическими буквами было написано «Кайзеровский флот» и изображен взъерошенный германский орел.

— На каком языке это написано? — спросил губернатор, уткнувшись в частокол готических букв.

— Не знаю, — ответил лейтенант Кирхгейс. — Мы получили эту тетрадь в Гонолулу, когда заключали пари.

Губернатор сделал вид, что поверил. Проходя по шлюпке, он приподнял край одного из одеял и увидел два маузера. Он быстро опустил одеяло, осознав полное военное превосходство пришельцев.

— Только не показывайте это толпе, — попросил он Кирхгейса.

Для большей убедительности Кирхгейс показал ему пулемет, винтовки и ручные гранаты.

Губернатор побледнел, как смерть, и нервно крикнул своим спутникам, сгрудившимся на причале:

— Здесь все в полном порядке!

В шлюпку спустился Люкнер.

Губернатора била нервная дрожь.

— Прикройте это хорошенько, — попросил он Люкнера, указывая на ручные гранаты. Затем он снова прокричал на пирс:

— Я ничего не нашел. Это мирные спортсмены!

Люкнер планировал отплыть к вечеру, но губернатор настоял, чтобы это было сделано немедленно. Люкнер согласился. Оружие — это хорошо, но кого-то убивать в случае разоблачения, не будучи при этом одетым в военную форму, было безответственным и могло привести к очень тяжким последствиям.

А шлюпка пиратов-авантюристов, покинув этот не очень гостеприимный остров, снова вышла в открытое море.

Тринадцать дней Люкнер и его люди не видели земли. Тринадцать дней без сна и отдыха они вели шлюпку, борясь с волнами и постоянно вычерпывая ведрами воду. В течение трех суток они пересекали огромное пространство плавающей пемзы, выброшенной на поверхность подводным вулканом. Пемза, попадая в шлюпку вместе с волной, покрывала все хрустящим песком. Дождь лил, не переставая. От холода тела парили. Еда состояла только из сухарей и воды. Люди изнемогали от усталости. Матрасы, которым так и не суждено было просохнуть, выкинули за борт. Спастись ночью от холода под мокрыми одеялами не удавалось. Кончалась вода. Оставался еще превосходный шпик, но никто не осмеливался прикоснуться к нему из опасения, что это увеличит муки жажды. Моряки пытались собрать в парус дождевую воду, но парусина настолько пропиталась солью морской воды, что собранная таким образом вода для питья не годилась. Все острее давала себя чувствовать цинга. Сильно распухли суставы, особенно в коленях, не давая возможности стоять на ногах. Распухли языки, десны сделались белее снега, зубы шатались и мучительно болели, а есть приходилось только твердые сухари. Распухшие суставы, ударяясь на качке о

борта шлюпки, вызывали острую боль. Постепенно всеми овладело полное равнодушие, смерть уже не пугала, а казалась избавительницей. Мысли путались, мозги стали безжизненными, напоминая Люкнеру клубки шерсти.

«Одна мысль связывала нас с жизнью, — вспоминал позднее Люкнер. — Вперед, вперед! Не пропустить ни одного порыва ветра неиспользованным, не потерять ни часа. Каждая минута приближала нас к спасительной земле. И мы продолжали бороться».

На утро тринадцатых суток на горизонте показался маленький остров Ниу. Жизнь всех моряков зависела от того, удастся ли достать на берегу свежей пищи и воды.

На берегу, встречая шлюпку, собралась большая толпа туземцев. Сил выбраться на землю ни у кого из немецких моряков не было, и они знаками стали объяснять чернокожим аборигенам, что хотят есть и пить. Те быстро доставили в шлюпку воду и огромное количество бананов. Это было самое лучшее, что можно было придумать для больных и расшатавшихся зубов обессиленных корсаров, и они с жадностью набросились на еду.

Подкрепив силы и отдохнув, Люкнер повел шлюпку дальше, стремясь к заветной цели — захватить какое-нибудь судно.

На двадцать второй день плавания шлюпка Люкнера пристала к одному из восточных островов архипелага Фиджи — Катафанге. Здесь Люкнер и его люди могли выбраться на берег, чтобы размять ноги, ослабевшие от цинги и ревматизма.

Передохнув на Катафанге, шлюпка направилась дальше — к большим островам архипелага, и вскоре пираты добрались до острова Вакая.

Шлюпку заметили с берега и, предполагая, что в ней находятся потерпевшие кораблекрушение, выслали навстречу парусный бот для оказания помощи. Бот взял их на буксир и привел в гавань, где стояло много судов, укрывшихся от непогоды.

Люкнер и его моряки четвертый раз сошли на территорию противника. Все расспрашивали моряков, кто они и откуда. Те врали, как могли. Придумывать что-либо оригинальное не было сил.

Туземцы на островах вообще всегда были очень доверчивыми, но бывший среди них метис въедливо допрашивал моряков, задавая им очень коварные вопросы. Встревоженный Люкнер хотел сразу выйти в море, но там разыгрался нешуточный шторм. Вернувшись на пристань, Люкнер узнал, что в море только что вышел паровой катер, чтобы сообщить властям на соседнем острове об их прибытии. Среди туземцев уже распространился слух, что шустрый метис поймал целую группу немцев. Чтобы выяснить подробности, Люкнер решил устроить попойку с единственным на острове белым и настырным метисом, пожертвовав для этой цели последней бутылкой рома.

Белый, напившись, честно признался Люкнеру, что метис принял их за немцев и уведомил об этом власти на соседнем острове.

Люкнер снова хотел выйти в море, но снова ничего не получилось из-за сильного шквала. Пришлось провести на острове еще одну ночь. Вечером в гавань вошла большая двухмачтовая шхуна. Люкнер и Кирхгейс, не сговариваясь, решили, что эта шхуна — предел их мечтаний. Ее нужно немедленно захватить. Посовещавшись со своими подчиненными, Люкнер послал Кирхгейса на разведку. Лейтенант должен был явиться на шхуну и попросить капитана принять на борт в качестве пассажиров «группу американцев». Люкнер считал, что, дождавшись выхода шхуны в открытое море, они сравнительно легко ее захватят.

Капитан согласился и попросил «американцев» прибыть на борт в три часа ночи.

Уложив вещи, оружие и военную форму в хорошо зашнурованные мешки, Люкнер и его люди переправились ночью на шхуну. Сдерживая радость, Люкнер прогуливался по палубе, рассматривая прекрасно оснащенное судно. Он представлял себе, как обрадуются оставшиеся на Мопелии, когда он вернется за ними на такой прекрасной шхуне! Помимо

всего прочего, на шхуне имелись два двигателя — она была идеально приспособлена для ведения крейсерской войны. Люкнер просто не мог дождаться, когда шхуна выйдет в море, и он, захватив ее, поднимет на мачте германский флаг.

Пока бывший командир «Зееадлера» предавался сладостным мечтам, в гавань неожиданно прибыл большой пароход. От него тотчас отвалила шлюпка с британским офицером и вооруженными туземными солдатами. Шлюпка подошла к шхуне, офицер и солдаты поднялись на борт, где немедленно арестовали Люкнера и его людей.

Очередная одиссея Феликса Люкнера закончилась, не успев начаться.

X

Узнав, что ему удалось взять в плен бывшего командира «Морского черта» и пять человек его команды, британский офицер сказал Люкнеру:

— Ваше имя уже стало легендой. Слово британца — вы встретите достойное обращение.

«Слово британца» офицер произнес с особым ударением.

Пленных под конвоем перевели на пароход, который вечером того же дня доставил их в Суву. На пирсе моряков встретил другой конвой, под охраной которого их перевели в помещение, служившее, как они узнали позднее, ночлежкой для местных туземцев.

На первом же допросе Люкнеру пришлось сочинить целый роман, чтобы замести следы своих подчиненных, оставшихся на Мопелии. Чтобы избежать противоречий в показаниях, все остальные просто отказались говорить.

Через несколько дней пленных перевезли в настоящую тюрьму и рассадили по отдельным камерам. Люкнер яростно протестовал против такого обращения с военнопленными. Начальник тюрьмы его терпеливо выслушивал, но ссылался на полученный приказ.

На восьмой день в камеру к Люкнеру пришел начальник тюрьмы и, стараясь быть как можно любезнее, заявил, что с Люкнером желает побеседовать японский адмирал, прося бывшего командира «Зееадлера» прибыть к нему на крейсер «Идзумо», стоявший на рейде.

Под конвоем английского офицера и двух солдат Люкнера доставили на пристань, где их ожидал вельбот под японским флагом. Сидевший в вельботе японский офицер встал и отдал Люкнеру честь. Когда вельбот подошел к крейсеру, все офицеры вышли на верхнюю палубу, чтобы приветствовать знаменитого корсара. Адмирал встретил Люкнера у трапа, пожал ему руку и, поклонившись, сказал:

— Я преклоняюсь перед вами за то, что вы сделали для своей страны. Затем адмирал представил Люкнера своим офицерам, объявив:

— Вот пред вами стоит человек, за которым мы день и ночь безуспешно гонялись три месяца.

Снова поклонившись Люкнеру, как это умеют делать только японцы, адмирал, сделав скорбное лицо, произнес:

— Мне очень жаль, что вынужден встретить вас здесь в таком положении. Нашим общим желанием была бы встреча в бою, что принесло бы нам обоим огромную радость.

Со своей стороны, Люкнер выразил сожаление, что попал в плен не к японскому адмиралу. Адмирал удивился, узнав, что Люкнера держат в грязной колониальной тюрьме. Люкнер же, к своему удивлению, сразу обратил внимание, насколько холодно и сдержанно японцы вели себя с английским офицером. Английских же солдат-конвоиров вообще на крейсер не пустили, оставив в шлюпке.

Японский адмирал пригласил Люкнера к себе в салон. После грязной тюремной камеры адмиральский салон показался Люкнеру залом королевского дворца. Распив с Люкнером бокал шампанского и угостив его сигарой, адмирал показал бывшему командиру «Зееадлера» две небольшие книжки на японском языке. Люкнер бы ничего не понял, если бы на обложках

книжек не были нарисованы немецкие корабля. На одной — знаменитый крейсер «Эмден», на другой — вспомогательный крейсер «Меве». Адмирал пояснил Люкнеру, что автором этих книг является он сам, пишет их для воспитания молодежи. Таков японский обычай — люди должны знать, что воины других стран способны сделать для своей родины, и попытаться сделать больше. Теперь адмирал хотел бы написать третью книгу — о «Зееадлере», или «Морском черте», как его иногда называют, а потому попросил бы Люкнера рассказать какие-нибудь подробности его уникального рейда на паруснике.

Первый вопрос, который интересовал адмирала: откуда вышел «Зееадлер»? Японцы считали, что парусник вышел из какого-то нейтрального порта США, Чили или Аргентины, и были очень удивлены, узнав, что судно вышло из Германии, было по пути осмотрено англичанами, прорвалось в Атлантику, обогнуло мыс Горн и только после этого вошло в Тихий океан.

В начале беседы в адмиральский салон вошли командир и старший офицер крейсера «Идзумо». Попивая с ними шампанское, Люкнер рассказал японцам краткую историю рейда «Зееадлера», стараясь при этом ни словом, ни намеком не выдать, что часть его экипажа осталась на острове Мопелия. Люкнер убедил японцев в том, что после гибели «Зееадлера» они перебрались на захваченную американскую шхуну «Манила» и дал понять, что эта шхуна до сих пор действует в море с остальной частью команды.

Выслушав от японцев настоящую оду из длинных и витиеватых восточных комплиментов, Люкнер покинул крейсер «Идзумо» и был препровожден обратно в тюрьму.

Против бывшего командира «Зееадлера» выдвигались очень серьезные обвинения. В частности, англичане почти ничего не знали о действиях в этом районе Тихого океана вспомогательного крейсера «Вольф» под командованием капитана второго ранга Нергера и многие его жертвы приписывали Люкнеру. Среди жертв «Вольфа» был пароход «Вайруна», на борту которого находилось много пассажиров. Над Люкнером нависло грозное обвинение в том, что он уничтожил пароход вместе с командой и пассажирами, а это грозило расстрелом. Люкнер клялся, что и в глаза не видел этот пароход, но никто ему, естественно, не верил. О действиях «Вольфа» Люкнеру также ничего не было известно, как и англичанам. Только после возвращения «Вольфа» в Германию, когда стало известно, что команда и пассажиры «Вайруны» были взяты Нергером в плен, с Люкнера были сняты эти обвинения.

Родственники пропавших на «Вайруне» ежедневно собирались у ворот новозеландской тюрьмы в Окленде, куда были отправлены Люкнер и его товарищи, требуя их выдачи для линчевания. По лицам своих тюремщиков Люкнер видел, что те весьма склонны это разрешить.

«Было бы горько, — вспоминал Люкнер, — рассказывать все то, что нам пришлось перенести от бесчеловечной жестокости окружавшей нас стражи».

Люкнера и Кирхгейса отделили от четырех матросов. Матросов направили на остров Соме, а их — на минную станцию в Девонпорте, входящую в состав крепостных укреплений Окленда. Большой минный склад был там переоборудован в тюрьму, где содержались, главным образом, дезертиры.

Затем обоих офицеров «Зееадлера» перевели на островок Мотуихи вблизи Окленда, где размещали германских подданных, свезенных туда со всех полинезийских островов и интернированных еще в августе 1914 года. По существу, Люкнер и Кирхгейс были первыми настоящими военнопленными, доставленными в этот лагерь.

Пленным разрешалось свободно передвигаться по острову в дневное время, и в одну из первых прогулок Люкнер увидел прекрасную моторную лодку, принадлежавшую коменданту лагеря. Тут же у лихого пирата возник план захвата этой лодки и побега. Но прежде, чем это осуществить, Люкнер благоразумно решил сначала осмотреться и освоиться на новом месте.

К шести часам вечера все пленные, гуляющие по острову, должны были возвращаться в лагерь. Повсюду были расставлены часовые и казалось, что лагерь очень строго охраняется, но в действительности часовые несли службу весьма халатно. Больше хлопот доставляли Люкнеру его соотечественники и товарищи по несчастью. Среди них был один австрийский врач, который, судя по имевшимся сведеньям, был информатором коменданта лагеря. Чтобы усыпить бдительность и охранников, и пленных Люкнер начал симулировать ревматизм. Сутками он не вставал с койки, и врач-австриец смазывал ему спину йодом. В хорошую погоду он передвигался по островку на костылях, приучив всех к мысли, что он инвалид.

Даже комендант лагеря выражал Люкнеру свое сочувствие, хотя своим солдатам говорил о болезни Люкнера такими словами:

— Очень хорошо, что у него ревматизм. Это опасный тип. Теперь он, по крайней мере, ничего не сможет предпринять.

Узнав об этом, Люкнер понял, что его симуляция удалась. Ему поверили. В то же время он тщательно наблюдал за пленными, чтобы отобрать из них надежную команду, с которой намеревался совершить побег.

В лагере находились четырнадцать морских кадет мореходного училища Северо-Германского Ллойда в Бремене. Кадеты проходили практику на одном из торговых судов, застигнутых войной в Австралии. Держались они дружно и все горели жаждой приключений, что в их возрасте неудивительно. Отобрав семь кадет, которые показались ему наиболее надежными и физически крепкими, Люкнер постепенно начал знакомить их со своим планом. В свой план Люкнер посвятил и инженер-механика Фрейнда, который также был пленным, но, тем не менее, отвечал за исправное состояние комендантской лодки. Рулевым же на этой лодке был один из немецких кадетов по фамилии Паульсен, заведуя по совместительству лагерной лавкой, где можно было приобрести разные потребительские мелочи.

Изобретательные кадеты изготовили несколько самодельных ручных гранат, используя жестяные банки из-под мармелада и взрывчатку, украденную у соседнего фермера, у которого некоторые из них работали, выкорчевывая деревья.

Сам Люкнер из старого штурвального колеса, бритвенного прибора и осколочков зеркала соорудил секстан. Впоследствии выяснилось, что самодельный прибор давал возможность определения места корабля с точностью до пятидесяти миль.

Парусину для лодки выписали прямо из Окленда. Кадет Паульсен, заготовляя товар для своей лагерной лавочки, выписывал требования, оставляя в перечне товаров свободные места. Комендант подписывал эти требования, не читая. Поэтому материал для снабжения будущего трофея парусом заговорщики получили до удивления легко.

Впрок велась и заготовка провианта, главным образом, путем тайного отлова комендантских кур и их засолки. Комендант обратил внимание на пропажу кур, но доктор объяснил, что курицы мрут от какой-то своей «птичьей» болезни. Комендант принял слова доктора к сведенью, даже не спросив, куда деваются мертвые птицы?

Будущий парус был сшит в виде театрального занавеса для любительского рождественского спектакля, на постановку которого было получено разрешение коменданта. Удалось достать бинокль, часы и даже вырезать из географического атласа нужные карты. В качестве оружия были изготовлены самодельные кинжалы и гранаты. Люкнер, уже имевший опыт блефования оружием, позаботился смастерить несколько пугачей и бутафорский пулемет. Однако, он твердо считал, что главным их оружием будет германский флаг и военная форма.

Беззаботность англичан была такой, что в конце концов удалось украсть две настоящих винтовки прямо из лагерного цейхгауза.

Теперь нужно было перенести все заготовленное в лодку.

Люкнер собрал «военный совет».

Порешили так: инженер Фрейнд должен был доложить коменданту, что лодка дала течь и нуждается в ремонте. Неплохо было бы ее и заново покрасить. Комендант сразу заволновался и приказал солдатам на следующее утро вытащить лодку на берег. Теперь у заговорщиков появилось вполне достаточно времени, чтобы перенести и спрятать в лодке все необходимое для плавания.

Лодка называлась «Жемчужина». Она имела длину девять метров и была снабжены хорошим мотором. Под видом бидонов с бензином на лодку была доставлена пресная вода. Бензина также удалось добыть достаточно. По окончании всех работ, сверкающую свежей краской, заново отремонтированную лодку солдаты стащили обратно в воду.

По мере приближения часа бегства, Люкнер стал все чаще симулировать приступы ревматизма. Комендант сочувственно покачивал головой, но в душе явно радовался.

Оставалось осуществить последние мероприятия: отключить сигнал тревоги, перерезать телефонные провода и лишить остров связи с Оклендом, вывести из строя маленькую гребную шлюпку, чтобы исключить саму возможность погони.

Убедившись в том, что комендант и конвоиры ни о чем не подозревают, Люкнер собрал всех заговорщиков — числом одиннадцать человек — на причале для генеральной репетиции. Люкнер откладывал побег, поскольку погода была очень плохой, и в море не было парусных судов. А весь план Люкнера строился на том, чтобы, бежав на комендантской лодке, встретить в море и захватить какую-нибудь шхуну.

Пока Люкнер медлил, кто-то подбросил коменданту анонимную записку, советуя обыскать собственную лодку. Комендант вызвал к себе кадета Паульсена, потребовав у него ключи от замка якорь-цепи и от каюты.

Казалось, все рухнуло.

Но, к всеобщему удивлению заговорщиков, комендант, отобрав у Паульсена ключи, этим и ограничился, не став обыскивать лодку.

Наверное, видя, как Люкнер, из-за своего «ревматизма», уже фактически не встает с постели, комендант отверг саму возможность побега в подобном состоянии, надо еще помнить и о том, что австралийцы и новозеландцы, зная, что Люкнер некогда начал свою морскую карьеру в Австралии, в известной степени им гордились, считая невероятные похождения корсара Кайзера чуть ли не частью своего национального достояния. Кроме того, местонахождение основной части команды «Зееадлера» не было известно, и существовали опасения, что они могут появиться у острова, чтобы попытаться освободить своего командира. Поэтому водное пространство вокруг острова Мотуихи постоянно патрулировали вооруженные катера, и у коменданта не было никаких причин опасаться, что из лагеря кто-то сможет бежать, даже захватив его моторную лодку.

Тринадцатого декабря комендант со своей дочкой отправился покататься в море на своей лодке, предполагая вечером вернуться обратно. К моменту его возвращения Люкнер приказал всем находиться в полной готовности. Каждый из участвующих в побеге должен был самостоятельно выбраться из внутренней зоны лагеря, ворота которого закрывались в шесть часов вечера. Затем происходила вечерняя проверка, после которой никто не имел права покидать зону.

В половине шестого Люкнер получил сообщение, что «Жемчужина» возвращается к острову. В шесть часов лодка, как и было намечено, подошла к пристани. Комендант был в превосходном настроении, и вскоре уехал вместе с дочерью на пролетке, оставив лодку на попечение пленного инженер-механика Фрейнда.

К этому времени все заговорщики разными путями прибыли на причал. Дождавшись отъезда коменданта, Люкнер приказал всем занять места в лодке и запустил мотор. Было

еще совсем светло, когда лодка на глазах у патрульных катеров пошла вдоль берега острова, направляясь в открытое море. Опасаясь стрельбы с катеров, Люкнер приказал всем лечь на дно лодки, но ничего не произошло. С катеров заметили лодку коменданта и, видимо, решили, что он сам снова решил прокатиться по морю.

Между тем, слух о побеге быстро распространился по лагерю. Вначале комендант не поверил. Люкнер слишком болен, чтобы бежать. Кроме того, на его лодке бензина всего на сутки. Но, все же, приказал привести Люкнера к нему, считая, что тот гуляет где-то по острову. Найти Люкнера, разумеется, не удалось. Тогда комендант приказал провести перекличку пленных, а сам отправился на пирс убедиться, где его лодка находится. Перекличка быстро выявила имена бежавших, а отсутствие лодки красноречиво свидетельствовало о способе побега.

Начался переполох. Пытаясь доложить о ЧП в Окленд, комендант обнаружил, что телефонная связь нарушена. Была выведена из строя и телеграфная станция. Комендант попытался связаться с Оклендом с помощью сигнального прожектора, но из этого ничего не получилось — Окленд на световые сигналы не реагировал. Время шло, и лишь в половине первого ночи в Окленде забеспокоились из-за отсутствия с острова обычного телефонного доклада. На остров был послан офицер, и только глубокой ночью известие о побеге распространилось по всем инстанциям. В море на поиск беглецов была направлена целая флотилия небольших пароходиков, вооруженных пулеметами, и патрульных катеров. К ним присоединились добровольцы на собственных катерах и яхтах. Все считали, что «Жемчужина» не сможет уйти далеко, из-за недостатка мореходности и нехватки горючего. Распространился даже слух, что лодка опрокинулась, и все беглецы погибли.

Между тем, Люкнер привел лодку коменданта в отдаленную, укрытую от посторонних глаз бухту в заливе Хаураки. Залив был очень обширным, и ориентироваться в нем без компаса было трудно. Только ночью удалось более-менее определиться по свету прожекторов, шаривших по поверхности залива с оклендских фортов. К утру беглецы перебрались в хорошо укрытую бухту островка Ред-Меркури и стали там на якорь, простояв весь день, чтобы дать остынуть охотничьему пылу преследователей. Близко мимо острова прошел пароходик, но ничего не заметил. Простояв два дня в бухте, Люкнер снова вывел лодку в открытое море, надеясь захватить там какой-нибудь парусник.

Не успела лодка покинуть свое убежище, как около островка появился военный пароход «Леди Роберте», который высадил на берег десант, тщательно обыскавший весь Ред-Меркури. Отходя от острова, пароход задел винтами грунт и был вынужден вернуться в Окленд.

Люкнер, ничего не найдя в море, вернулся обратно в бухту, справедливо полагая, что ее уже обыскивать не будут.

На третьи сутки после побега с комендантской лодки заметили в море две шхуны. Люкнер принял решение захватить обе. Но, когда отважный авантюрист пошел на сближение с парусниками, поднялся свежий ветер, и одной шхуне удалось уйти. Это имело позднее роковые последствия. Подойдя на полном ходу к борту второй шхуны, Люкнер и его кадеты взяли судно на абордаж. С немецким флагом и оружием — настоящим и бутафорским — в руках, беглецы поднялись на борт шхуны с криками:

— Судно захвачено кораблем германского флота!

Команда шхуны была парализована внезапностью и ужасом.

Все, что мог произнести капитан, когда вооруженный самодельным тесаком Люкнер поднялся на мостик, это была просьба не убивать их. Люкнер быстро его успокоил, пообещав никого не трогать, если команда шхуны будет вести себя тихо и не вздумает сопротивляться.

На шхуне оказался русский кок. Он выбежал на палубу с криком:

—Я рус-рус, мир с Германией!

Перегрузив свои пожитки на захваченную шхуну и взяв комендантскую «Жемчужину» на буксир, Люкнер вступил в командование своей очередной добычей. Шхуна, название которой было «Моа», оказалась прекрасным судном, но очень плоскодонным, с осадкой меньше метра и с большой парусностью.

Люкнер повел свой приз к островам Кермадека, предполагая воспользоваться там провизией, заготовленной для потерпевших кораблекрушение. Дувший весь день свежий ветер к ночи перешел в шторм. Капитан захваченной шхуны был в большой тревоге. Его судно не имело киля и не было приспособлено находиться в открытом море во время шторма. Но Люкнера и его людей на берегу ждали гораздо большие опасности, чем в море, и он приказал пленному капитану продолжать держаться на курсе.

Капитан всю ночь пробыл на мостике. Время от времени матросы лили в море масло, чтобы ослабить силу волн. Буря же тем временем свирепела, волны с треском разбивались о корму, судно швыряло вверх и вниз. Пришлось убрать еще часть парусов и сбросить за борт груз леса, принайтовленного на верхней палубе. «Жемчужину» коменданта сорвало с буксира и разбило волнами. Кроме того, оказалось, что на «Моа» практически нет запасов воды и пищи. Люкнеру пришлось поделиться собственными припасами. Шторм, который бушевал тридцать шесть часов, очень нарушил планы корсара.

Двадцать первого декабря вдали показался остров Кертис. Над островом поднимались большие столбы дыма, которые встревожили Люкнера, но оказалось, что это не дым, а пар, испускаемый кипящими гейзерами. Остров, представлявший собой кратер вулкана, был полностью покрыт остывшей лавой и не имел никакой растительности. Теплая вода вблизи острова кишела акулами, сотни которых окружили «Моа». Была спущена шлюпка, на которой лейтенант Кирхгейс с четырьмя кадетами отправился к острову, сопровождаемый целой процессией акул. Эта жуткая картина заставила вздрогнуть от страха самого Люкнера.

На острове моряки обнаружили сбитый жестью сарай, в котором хранилось много ящиков с продовольствием и бутылок с пресной водой. Часть этих запасов была перегружена в шлюпку и отправлена на шхуну. Тяжело загруженная шлюпка в течение целого часа выгребала к шхуне, получила в конце концов течь и в полузатонувшем состоянии подошла к борту «Моа». Стаи акул окружили ее, с нетерпением ожидая добычи.

В доставленных ящиках оказалось много мяса, масла, сала. В других были одеяла, одежда, сапоги, медикаменты и даже целый запасной парус. Люкнер планировал высадить на этот остров и экипаж захваченной шхуны, но, учитывая сильные серные испарения на Кертисе, передумал и решил высадить пленных на следующем острове Маклей.

Пока Люкнер обсуждал эти вопросы с Кирхгейсом, сигнальщики обнаружили, что к северу, за островом Маклей, показался дым. Люкнер тут же приказал сниматься с якоря, поднять все паруса, и шхуна стала уходить в западном направлении. Вскоре на горизонте обозначился пароход, в котором Люкнер опознал кабелеукладчик «Ирис», используемый новозеландцами в качестве вспомогательного крейсера. Приблизившись, «Ирис» поднял английский флаг и какой-то сигнал, который Люкнер был не в состоянии прочитать, так как не имел свода.

Шхуна продолжала уходить со скоростью десять узлов. На пароходе внезапно сверкнула вспышка, раздался пронзительный свист, и снаряд упал в воду у самого борта шхуны.

Люкнер оценил безнадежность своего положения в борьбе с противником, имеющим орудия. Самоубийцей он не был. Со вздохом взглянув в последний раз на поднятый на мачте шхуны германский военно-морской флаг, Люкнер приказал спустить его и поднять белый флаг.

На пароходе отчаянного корсара встретили какие-то конвоиры в штатском, державшие на перевес винтовки с примкнутыми штыками. Несмотря на то, что Люкнер был в форме, его подвергли унизительному обыску. Он даже не протестовал, зная, что это бесполезное

занятие. Пароход доставил беглецов обратно в Окленд. На мачте «Моа» поверх немецкого флага подняли английский. О «морской победе в битве у Кермадекских островов» с восторгом писали все местные газеты. Новозеландцы буйно радовались, что им удалось одержать собственную морскую победу.

В Окленде всех беглецов доставили в городскую тюрьму Моунт Эден, где рассадили по отдельным камерам. Там они просидели около трех недель, а затем были отправлены по различным лагерям. Люкнера и Кирхгейса поместили в форт Жерве на острове Ривьера вблизи Литтлтауна. Это было самое глухое место в Новой Зеландии. Забор, колючая проволока и вышки с часовыми отделяли пленных от крепостного дворика и остального мира. Из окна своей камеры Люкнер видел море и проходящие мимо острова суда, что создавало для него дополнительные мучения. Душа отчаянного пирата страстно тянулась в море из четырех стен тесной тюремной камеры.

Отсидев четыре месяца в одиночках, Люкнер и Кирхгейс были возвращены в свой старый лагерь на острове Мотуихи, откуда они совершили побег. Там уже был новый комендант, которому запрещалось иметь катер или моторную лодку. На остров два раза в неделю теперь приходил пароход «Леди Роберте», вооруженный пушкой и укомплектованный военной командой для срыва любой попытки его захвата. Внутренний распорядок лагеря военнопленных был ужесточен, вокруг бараков натянуты ряды колючей проволоки, поставлены прожекторы на вышках. Здесь капитан-лейтенанту Феликсу Люкнеру пришлось пробыть до конца Первой мировой войны.

* * *

Основной экипаж «Зееадлера», оставленный Люкнером на острове Мопелия под командованием лейтенанта Клинга, тоже не сидел без дела.

Узнав из перехвата радиосообщений, что Люкнер попал в плен, моряки забеспокоились, что их местопребывание станет известным противнику, и решили покинуть остров. Все энергично принялись за постройку шлюпки. Но едва ли им удалось бы соорудить судно, на котором в открытое море могли бы уйти пятьдесят восемь человек. Однажды в водах острова появился французский парусник, капитан которого, увидев не рифе останки «Зееадлера», — справедливо решил, что на острове находятся потерпевшие кораблекрушение моряки.

Увидев подходивший парусник, корсары Кайзера сразу составили план его захвата. К паруснику быстро была направлена шлюпка с четырьмя гребцами, а шесть вооруженных до зубов матросов, одетых в форму, спрятались под банками шлюпки.

Капитан парусника, увидев приближающуюся шлюпку, поднял французский флаг, демонстрируя потерпевшим кораблекрушение, что пришел дружеский корабль. Капитан даже прокричал в рупор на шлюпку, чтобы гребцы не выбивались из сил — он сам подойдет к ним.

Потерпевшим кораблекрушение был даже спущен с парусника парадный трап, по которому шесть вооруженных немецких матросов взбежали на борт, направив на своих спасителей винтовки и пистолеты. Раздался общий крик ужаса: «Немцы!»

Предполагать в этих широтах наличие вооруженных немецких моряков было все равно, что «планировать охоту на страусов в ледяных горах Аляски».

— Да, капитан, — вздохнул лейтенант Клинг. — Мы немцы, и с этим ничего не поделаешь. Мы вас давно поджидаем. На острове находятся наши товарищи и двадцать семь американских пленных.

Капитан был в отчаянии. Он решил спасти десант «бошей», высадившихся на французский остров, и теперь должен поплатиться за свою доброту вверенным ему судном.

Французов высадили на остров, французский парусник, который назывался «Лютеция», переименовали в «Фортуну», и принявший командование лейтенант Клинг приказал поднимать паруса. Выяснилось, что это было прежде немецкое судно, захваченное французами в ходе войны. Теперь оно использовалось для доставки различных грузов на острова французской Полинезии. В трюмах парусника имелось много одежды, потребительских товаров и продовольствия.

Пятого сентября 1917 года «Фортуна» покинула остров и ушла в океан.

Четвертого октября «Фортуна» стала на якорь у Устричных островов. Необходимо было произвести мелкий ремонт и принять питьевую воду. При съемке с якоря, судно наскочило на подводную скалу, не обозначенную на карте, и получило повреждения, которые привели его в полную негодность. Представитель английского правительства и туземцы оказали немецким морякам самый радушный прием. Они пробыли на острове четыре месяца.

В начале 1918 года на остров пришло чилийское судно, которое приняло на борт команду «Зееадлера» и доставило их в Чили, где они были интернированы до конца войны.

ЭПИЛОГ

После заключения перемирия в ноябре 1918 года, Люкнера, видимо, для острастки, продержали в плену еще четыре месяца, и бывший командир «Зееадлера» вернулся в Германию только в июле 1919 года. Люкнера, о котором уже ходили на родине многочисленные легенды, встретили как национального героя. За время своего девятимесячного рейда с декабря 1916 по август 1917 года Люкнер захватил и уничтожил шестнадцать судов противника (три парохода и тринадцать парусников) общим водоизмещением 30099 тонн. Люкнер по праву считается последним корсаром, вышедшим в век брони и пара в боевой рейд под парусами, что придало всей истории его действия в океане повышенную романтичность.

Некоторое время Люкнер прослужил во флоте Веймарской республики, командуя парусным тендером «Ниобе», а тридцать первого мая 1922 года ушел в отставку в чине капитана третьего ранга.

Но душа старого корсара продолжала рваться в море. Уйдя в отставку, Люкнер приобрел большую четырехмачтовую шхуну «Фатерлянд», на которой бороздил океаны до 1935 года. По слухам, Люкнер побывал и на острове Мопелия, где им были якобы зарыты несметные сокровища, добытые на захваченных судах.

В 1935 году шхуна «Фатерлянд» сгорела. Однако Люкнер, привыкший к ударам судьбы, не пал духом. Он снова купил небольшую двухмачтовую шхуну и продолжал плавать на ней вплоть до начала Второй мировой войны. В августе 1939 года, когда приказом Гитлера морские офицеры-ветераны Первой мировой войны были произведены в следующий чин, Люкнера среди них не было. Говорят, что он находился в море, вернувшись в Гамбург после начала военных действий через кольцо английской блокады.

В годы войны старый моряк жил в окрестностях Эрфурта. Весной 1945 года американские войска подошли к городу, и командовавший ими генерал Аллен предъявил начальнику местного гарнизона, фанатичному полковнику СС, ультиматум о сдаче, пригрозив в противном случае стереть город с лица земли ударами с воздуха. Фанатичный полковник ответил, что собирается сражаться до последнего солдата и патрона. Тогда в штабе обороны города, опираясь на тяжелую трость появился старый пират Люкнер. Ткнув полковника тростью в живот, Люкнер приказал: «Капитулируй!». Так удалось избежать бессмысленного кровопролития.

Умер Феликс Люкнер тринадцатого апреля 1966 года в возрасте восьмидесяти пяти лет.

Но до сих пор на остров Мопелия съезжаются со всего света кладоискатели, надеясь найти, сокровища, которые спрятал там легендарный корсар граф Феликс фон Люкнер, капитан-лейтенант Императорского флота Германии.

Оперативно-тактические данные парусника «Зееадлер», известного под прозвищем «Морской черт»

Водоизмещение: 1571 т.

Главные размерения: 83,5 x 11,81 x 5.5 м.

Площадь парусов: 2500 кв. м.

Дополнительный двигатель: Четырехцилиндровый дизель-мотор, сообщающий скорость девять узлов.

Вооружение: Два 105-мм орудия, два ручных пулемета.

Экипаж: 64 человека.

Судно было построено в 1878 году на заводе «Р. Дункан и Ко» в Глазго.